



STUDIA
MATERIAŁY
ANALIZY

STOCZNIA GDAŃSKA

REKONSTRUKCJA TOŻSAMOŚCI PRZESTRZENI

GDAŃSK 2026

STOCZNIA GDAŃSKA

REKONSTRUKCJA

TOŻSAMOŚCI PRZESTRZENI

**Dziedzictwo kulturowe Stoczni Gdańskiej
jako czynnik kształtowania charakteru
nowej dzielnicy miejskiej**

Tekst:

Andrzej Trzeciak

Korekta:

Beata Duszyńska

Redakcja wydania i opracowania graficzne:

Wojciech Chmielewski

Okładka: zespół dźwigów Kone,

widok z wnętrza dawnej stolarni (32B)

Stoczni Gdańskiej

fot. Jarosław Zulewski/BAM



GDAŃSK

GDAŃSK 2026



Spis treści

1. Wstęp	7
2. Zarys historii obszaru Stoczni Gdańskiej do ogłoszenia upadłości zakładu w 1996 r.	23
3. Zarys przemian przestrzennych i własnościowych w obszarze historycznego zakładu po 1996 r.	55
4. Przegląd wybranych inicjatyw w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego Stoczni Gdańskiej, jego promocji i popularyzacji	67
5. Stratyfikacja dziedzictwa kulturowego Stoczni Gdańskiej	77
6. Wartości i potencjał dziedzictwa Stoczni Gdańskiej	107
I Królewska Baza Postoju i Remontu Korwet, Stocznia Królewska, Baza Marynarki w Gdańsku	115
II Stocznia Cesarska w Gdańsku, Stocznia Rzeszy w Gdańsku	125
III Stocznia Schichaua	159
IV Stocznia Gdańska (1920-1939)	189
V Stocznia Gdańska (1939-1945)	201
VI Stocznia nr 1 (1945-1947)	219
VII Stocznia nr 2 (1945-1947)	227
VIII Stocznia Gdańska (Im. Lenina)	233
7. Wytyczne szczegółowe	251
8. Zakończenie	259

Wszystkie publikacje Biura Architekta Miasta można pobrać ze strony:
<https://www.gdansk.pl/urząd-miejski/biuro-architekta-miasta/publikacje>

II. 1. Na sąsiedniej stronie: historyczny żuraw M3, fot. W. Chmielewski. 2026, zbiory BAM

1

Wstęp

1.1. Stocznia Gdańska jako przestrzeń dziedzictwa

Obszar Stoczni Gdańskiej¹ to przestrzeń dziedzictwa kulturowego o wyjątkowym historycznym i symbolicznym znaczeniu dla Polski i Europy. To miejsce narodzin Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego Solidarność – największego związku zawodowego w historii Polski i bodaj największego ustrukturyzowanego, pokojowego, wolnościowego ruchu społecznego w historii. Jego powstanie i działalność stały się jednymi z czynników, które doprowadził do ważnych przemian politycznych i geopolitycznych w Europie i na świecie – rozpadu zdominowanego przez Związek Radziecki bloku wschodniego oraz zakończenia tzw. zimnej wojny – stanu politycznego napięcia i rywalizacji między dwoma wielkimi obozami politycznymi świata. Był to kres pojałtańskiego podziału politycznego Europy ukształtowanego po zakończeniu II wojny światowej i upadku III Rzeszy Niemieckiej.



II. 2. Historyczna Brama nr 2, jeden z najbardziej rozpoznawalnych symboli Stoczni Gdańskiej, Gdańska i Solidarności, fot. A. Trzeciak, 2024, zbiory autora

1. Teren Stoczni Gdańskiej leży w obszarze kształtującej się obecnie nowej śródmiejskiej dzielnicy Gdańska nazywanej od lat Młodym Miastem. Autor stoi na stanowisku, że to nazwa historycznego zakładu powinna być podstawą wypracowania docelowej nazwy powstającej dzielnicy miejskiej lub, przy zachowaniu nazwy Młode Miasto, określenie Stocznia Gdańska powinno zostać w inny sposób w tej przestrzeni utrwalone. W jego opinii nazwa Młode Miasto wpływa na zacieranie w świadomości odbiorców nazwy historycznej Stoczni Gdańskiej.

W efekcie tych procesów wiele państw i społeczeństw, w tym Polska, zyskało polityczną wolność i podmiotowość. Solidarność uznawana jest za wielki społeczny ruch, także o charakterze narodowyzwoleńczym, ujęty w formę związku zawodowego, który dzięki swoim wolnościowym i obywatelskim ideom stał się mitem założycielskim współczesnej Polski. Stanowi on dla ogromnej części polskiego społeczeństwa źródło ważnych symbolicznych treści i wyobrażeń, pozostając przy tym fundamentalnym elementem dziedzictwa oraz tożsamości Gdańska i Pomorza, zarówno w wymiarze materialnym, jak i niematerialnym. Znaczenie Stoczni Gdańskiej uznane zostało przed przedstawicielami wielu państw i społeczności, szczególnie dawnego bloku wschodniego, ale także przedstawicielami tzw. wolnego świata, którzy odwiedzając to miejsce uznawali jego wartość jako symbolicznej kolebki procesu polskich i europejskich przemian i szczególnego miejsca pamięci. Jest to szczególnie warte podkreślenia w kontekście toczących się od lat procesów politycznych i geopolitycznych, zachodzących m.in. w naszym regionie – na terytorium Białorusi oraz broniącej się Ukrainy. Stanowią one próbę zakwestionowania przez współczesną imperialną Rosję układu międzynarodowego, jaki powstał po roku 1989, w dużej mierze właśnie dzięki ruchowi Solidarność.



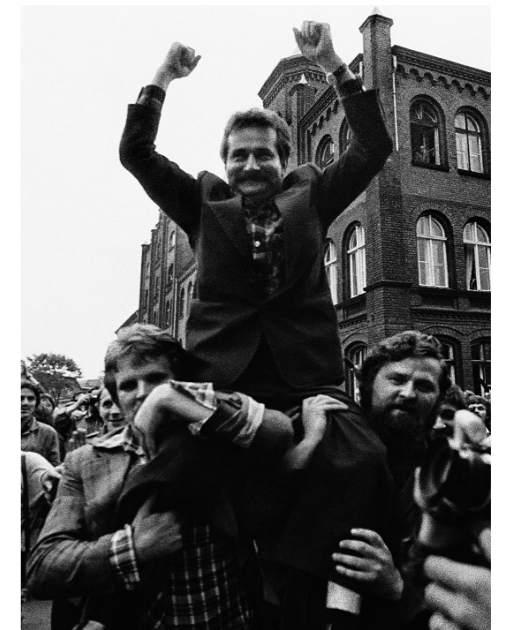
II. 3. Napis „Solidarność” – historyczny znak Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego, narodzonego wskutek strajków z Sierpnia’80 – ustawiony w sąsiedztwie Bramy nr 2 Stoczni Gdańskiej, fot. A. Trzeciak, 2023, zbiory autora

Obszar Stoczni Gdańskiej był i pozostaje z jednej strony miejscem celebrowania pamięci o przeszłości, ale także wyrażania postaw wolnościowych, obywatelskich oraz podkreślania solidarności z innymi społecznościami walczącymi o swoje prawa. Wielokrotnie organizowano tutaj wiece poparcia dla społeczeństw walczących o wolność i prawo do samostanowienia, jak również pokojowe demonstracje. Stocznia Gdańska stanowi zatem w tym kontekście przestrzeń uniwersalnej refleksji.

Jest ona także niezwykle wartościowym obiektem dziedzictwa kultury przemysłowej Gdańska, Polski i Europy. Jej dzieje stanowią ważny rozdział w historii lokalnej i ponadlokalnej wytwórczości okrętowej, rzemiosła i przemysłu. Określona lokalizacja poprzedniczek Stoczni Gdańskiej i jej samej podyktowana była przestrzennym rozwojem miasta, tworzeniem w ciągu wieków kolejnych miejsc budowy łodzi i statków oraz rzemiosł powiązanych, jak również procesem przekształceń dużych

przedsiębiorstw produkcji okrętowej powstałych w Gdańsku w XIX w. Stocznia była miejscem, w którym przez dziesięciolecia kształtował się nowoczesny przemysł budowy statków i okrętów. Wpływał on na rozwój produkcji rzemieślniczej i przemysłowej, na proces industrializacji miasta i regionu oraz na charakter samego Gdańska, nie tylko jako miasta portowego, ale także ważnego ośrodka przemysłowego – w pierwszej kolejności stoczniowego.

Lokalny przemysł okrętowy odegrał ważną, chociaż nie zawsze chlubną rolę w historii. W miejscu późniejszej polskiej Stoczni Gdańskiej powstała w połowie XIX w. pierwsza rządowa stocznia wojenna Królestwa Prus, a potem zjednoczonych Niemiec. To tutaj powstawać zaczęła flota wojenna i cały rządowy sektor militarnej produkcji okrętowej tych państw. Miało to istotne konsekwencje polityczno-gospodarcze. Zapoczątkowana w Gdańsku długoletnia rozbudowa państwowej wojennej produkcji okrętowej państwa pruskiego, a następnie cesarskich Niemiec



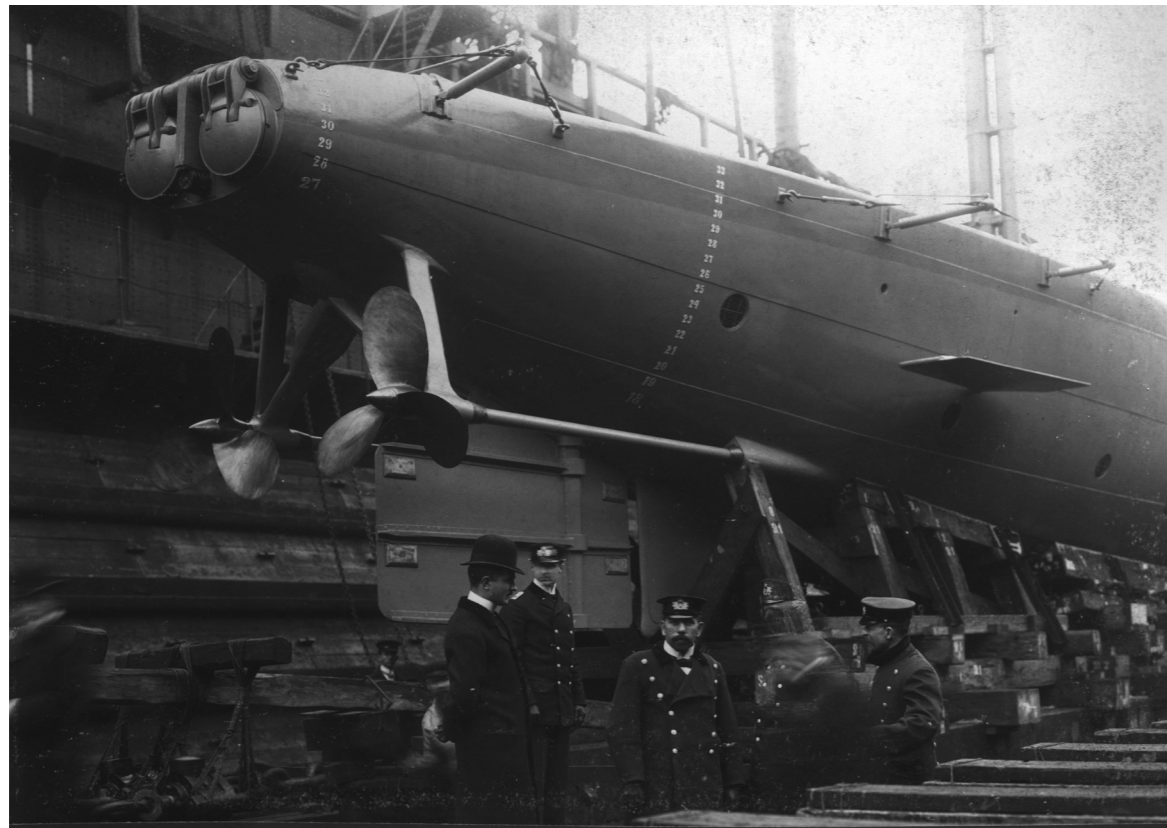
II. 4. Lech Wałęsa niesiony na ramionach robotników pod koniec strajku w Stoczni Gdańskiej w sierpniu 1980 r. W tle budynek dyrekcji zakładu, fot. S. Składanowski, zbiory BAM



II. 5. Jeden z wieców solidarności z Ukrainą, jaki który odbył się na Placu Solidarności pod Pomnikiem Poległych Stoczniovców 1970 oraz przy historycznej Bramie nr 2 Stoczni Gdańskiej. Miał miejsce w związku z trwającą rosyjską inwazją na ten kraj. W wiecu wzięło udział wielu mieszkańców Gdańska oraz liczni przedstawiciele mniejszości ukraińskiej i białoruskiej, fot. A. Trzeciak, 2023, zbiory autora

zjednoczonych pod jego prymatem, była elementem dynamicznego rozwoju całego przemysłu w Europie w II połowie XIX i początku XX w., tzw. drugiej rewolucji przemysłowej. Warunkowały ją m.in. procesy, które doprowadzały do licznych politycznych, społecznych i zbrojnych konfliktów w Europie i poza nią.

Tragicznym zwieńczeniem tych zjawisk, a także ich intensyfikacją na ogromną skalę, stała się I wojna światowa. Była ona nie tylko militarną konfrontacją mocarstw, której uczestnikami, zakładnikami i ofiarami stali się przedstawiciele licznych narodów i społeczności, ale także pierwszą o takich rozmiarach wojną przemysłów i gospodarek światowych potęg. W wyścigu tym, podobnie jak setki zakładów produkcyjnych w Europie, brały udział niemieckie stocznie w Gdańsku. Następstwem Wielkiej Wojny, jak nazywano konflikt lat 1914–1918, były zmiany doktryn politycznych i wojskowych – np. rozpoczęcie przez Niemcy pierwszy raz w historii brutalnej tzw. nieograniczonej wojny podwodnej² – ale także narodziny antydemokratycznych, totalitarnych i zbrodniczych ideologii – włoskiego faszystów, niemieckiego nazizmu i rosyjskiego bolszewizmu. W kolejnych dekadach to one w znacznej mierze kierunkowały historię Europy, doprowadzając wkrótce do kolejnego, największego globalnego konfliktu zbrojnego w historii oraz bezprzykładnych zniszczeń i ofiar.



II. 6. Oficerowie niemieckiej cesarskiej marynarki wojennej (Kaiserliche Marine – do której należała Stocznia Cesarska w Gdańsku) w towarzystwie osoby ubranej po cywilnemu w stoczniowym doku pływającym. Mężczyźni stoją przy kadłubie okrętu podwodnego budowanego w gdańskim zakładzie, fot. NN, ok 1910, zbiory Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku (dalej: NMM)

2. W doprowadzeniu do zastosowaniu tej strategii istotną rolę odegrały jednostki podwodne zbudowane w Stoczni Cesarzowskiej w Gdańsku, które na początku wojny stanowiły większość niemieckiej floty okrętów podwodnych. A. Trzeciak, *Żelazo i morze krwi. Dawna Stocznia Cesarska w Gdańsku – miejsce narodzin niemieckiej broni podwodnej i zatartej pamięci o jej ofiarach z lat 1914 – 1918*. Artykuł przygotowany na konferencję naukową *Między Szczecinem a Gdańskiem – wspólne losy stoczni, wspólne dziedzictwo? Szczecin*, 12–13 grudnia 2018. Złożony do druku. Oczekuje na publikację. Maszynopis w zbiorach autora.

Gdański przemysł okrętowy i tutejsze stocznie należące w okresie II wojny światowej do nazistowskiego państwa były wykorzystane podczas tego konfliktu jako istotny składnik jego machiny wojennej. Przestrzeń Stoczni jest także – często nieuświadomionym – miejscem pamięci o ofiarach tej wojny – w tym szczególnie ofiarach pracy przymusowej i niewolniczej w niemieckim przemyśle. W tym kontekście nie bez znaczenia pozostaje fakt, że najstarszy obszar Stoczni Gdańskiej, wraz z jego zabytkową zabudową, zlokalizowany jest pomiędzy ważnymi placówkami muzealnymi dedykowanymi historii najnowszej – Muzeum II Wojny Światowej oraz Europejskim Centrum Solidarności. Obszar ten, dzięki swojej lokalizacji, wciąż zachowanej wyraźnej przestrzennej spójności oraz zespołowi istniejących zabytków przemysłowych pochodzących z różnych okresów historii, stanowić może dodatkową wartość dla każdej z tych placówek. Ten przestrzenny łącznik pomiędzy wspomnianymi instytucjami, czyni ten historyczny obszar Gdańska, nośnikiem istotnych uniwersalnych znaczeń i opowieści o historii, niezwykle ważnej z punktu widzenia dnia dzisiejszego³.



II. 7. Jednostka tonąca podczas I wojny światowej w skutek storpedowania lub wejścia na minę morską, fot. NN, ok. 1916, zbiory autora

Wyjątkowego znaczenia w wymiarze przemysłowym i społecznym Stocznia Gdańska nabrała po zakończeniu II wojny światowej. Po włączeniu Gdańska w granice Polski, na gruzach wojennej produkcji okrętowej Niemiec, narodził się w niej rodzimy przemysł okrętowy. W Stoczni Gdańskiej rozpoczęto, zakończony sukcesem w roku 1948, proces budowy pierwszego polskiego statku pełnomorskiego. Wraz z jego wodowaniem powstała nowa, jedna z kluczowych gałęzi polskiej gospodarki – przemysł stoczniowy. Proces industrializacji i rozwijający się w kolejnych dekadach przemysł, w tym produkcja okrętowa, wpłynęły na przebudowę struktury gospodarki kraju opartej w okresie przedwojennym głównie na rolnictwie. Na polskim Wybrzeżu powstały po 1945 r. liczne (w tym duże) zakłady produkcji okrętowej zatrudniające tysiące pracowników – wśród nich, obok Stoczni Gdańskiej, także m.in. Stocznia Szczecińska, Stocznia Gdyńska, Stocznia Północna w Gdańsku, Gdańska Stocznia Remontowa czy Gdyńska Stocznia Remontowa oraz wiele przedsiębiorstw kooperujących z zakładami produkcji statków. Przedsiębiorstwa współpracujące ze stoczniami działały na obszarze całego kraju, a także poza nim⁴.

3. A. Trzeciak, *Gdańsk, Stocznia, Solidarność. Przemysłowe i wolnościowe dziedzictwo Stoczni Gdańskiej*. Gdańsk 2020, s. 92–93.
4. *Architektura Młodego Miasta. Materiały seminarium, 13-15 maja 2024*, red. M. Wantoch-Rekowski, P. Lorens, Gdańsk 2025, s.131.

Jednak to Stocznia Gdańska stała się wkrótce największą polską stocznia, a także największym przedsiębiorstwem cywilnej produkcji okrętowej w bloku wschodnim. Ponadto przez lata zaliczana była do największych stocznia na świecie. Warty podkreślenia, w wymiarze jej spuścizny przemysłowej, jest fakt, że Stocznia Gdańska przez dekady aktywnie wpływała na dynamiczny rozwój sektora produkcji okrętowej w Polsce, a także poza jej granicami. Powstały tu liczne prototypowe jednostki pływające, będące owocem rodzimej myśli i postępu technicznego. Ogólna liczba wyprodukowanych w Stocznia Gdańskiej statków przekroczyła tysiąc jednostek najróżniejszych typów, w tym unikalnych w skali światowego przemysłu okrętowego – takich jak choćby nowoczesne i skomplikowane technologicznie statki-bazy rybackie⁵. Dzięki szerokiemu zakresowi produkcji oraz jej wysokiej jakości Stocznia Gdańska stała się zakładem uznanym i rozpoznawalnym w branży okrętowej na świecie, a produkowane w niej jednostki stanowiły wizytówkę polskiego przemysłu okrętowego i całego kraju. Dzięki temu m.in. Gdańsk zyskał miano morskiej stolicy Polski. Także dziś lokalny sektor okrętowy, w tym funkcjonujące na terenie historycznej Stocznia Gdańskiej i w jej sąsiedztwie zakłady, odgrywa znaczącą rolę w procesie kształtowania polityki morskiej państwa polskiego oraz rozbudowy jego potencjału gospodarczego, a ostatnio także obronnego⁶.



II. 8. Zbudowany w Stocznia Gdańskiej statek – tzw. drewnowiec (statek do przewozu drewna) typu B45 podczas rejsu próbnego, fot. M. Wojcysz, ok. 1965, karta pocztowa, zbiory autora

5. Były to jednostki przeznaczone do operowania na dalekich łowiskach przez wiele tygodni i miesięcy. Odbierały złowione ryby od trawlerów, tzw. łowczych, i przetwarzały je (dzięki znajdującym się na pokładach tych jednostek liniom technologicznym) na konserwy, tran czy mączkę rybną. Były to statki niezwykle skomplikowane technologicznie.

6. W ramach Konsorcjum PGZ-Miecznik, w skład którego wchodzi: Polska Grupa Zbrojeniowa SA, PGZ Stocznia Wojenna Sp. z o.o. oraz Remontowa Shipbuilding SA z grupy Remontowa Holding powstają nowoczesne wielozadaniowe korwety rakietowe typu Miecznik. Kontrakt na ich budowę zakłada na lata 2021-2034 opracowanie, wyprodukowanie oraz dostarczenie trzech okrętów nawodnych klasy fregata wraz ze Zintegrowanym Systemem Walki. Wchodząca w skład Holdingu Remontowa, stocznia Remontowa Shipbuilding (dawna Stocznia Północna, sąsiadująca ze Stocznia Gdańską) jest uznawana za stocznia, która zbudowała najwięcej okrętów wojennych w całej historii polskiego budownictwa okrętowego. Jednym z filarów Holdingu Remontowa jest z kolei Gdańska Stocznia „Remontowa”, wyłoniona w 1952 z bazy remontowej Stocznia Gdańskiej. <https://remontowa-rsb.pl/aktualnosci/remontowa-shipbuilding-buduje-fregaty-w-ramach-programu-miecznik/> (dostęp: 2.10.2025); <https://defence24.pl/przemysl/stocznia-remontowa-shipbuilding-w-gdansk-najwiekszym-producentem-okretow-wojennych-w-polsce> (dostęp: 2.10.2025).

Sama Stocznia Gdańska nie przetrwała procesu transformacji ustrojowej w Polsce po roku 1989. W wyniku decyzji politycznych ostatniego komunistycznego rządu, załamaniu się rynków zbytu, polityki państwa i nieudanych działań restrukturyzacyjnych samego przedsiębiorstwa w latach 90. XX wieku, w 1996 r. ogłoszono upadłość Stocznia Gdańskiej. Dalszą konsekwencją tych wydarzeń była prywatyzacja terenów stoczniaowych oraz ich podział i przeznaczenie w większości na cele mieszkaniowo-usługowe. Od niemal 30 lat trwa debata na temat przyszłości tej historycznej przestrzeni, jej kształtu urbanistyczno-architektonicznego, roli społecznej oraz funkcji dziedzictwa kulturowego w obszarze zmieniającym się w integralną część Gdańska.

Obecnie cały teren Stocznia Gdańskiej podlega znacznym przekształceniom, realizowane są w nim duże inwestycje budowlane oraz projekty infrastrukturalne. Obok przestrzeni i obiektów zabytkowych powstaje zabudowa mieszkaniowa, obiekty biurowe czy gastronomiczne. Część z nich realizowana jest w odrestaurowanych zabytkowych budynkach – np. w gmachu dyrekcji Stocznia Gdańskiej przy placu Porozumienia Gdańskiego, w remizie stoczniaowej straży pożarnej czy w gmachu dawnego magazynu głównego Obszaru A (obecnie noszącego nazwę Montownia)⁷.



II. 9. Zakończenie strajku w Stocznia Gdańskiej w maju 1988 r. Pochód uczestników kieruje się do kościoła św. Brygidy. Idący znajdują się na ul. Łagiewniki, w okolicy skrzyżowania z ul. Wodopój i Rybaki Górne. W pierwszym rzędzie od prawej: Szymon Pawlicki (w czapce) – aktor i opozycjonista, dalej NN (z obrazem Matki Boskiej), opozycjonista Tadeusz Szczudłowski (z krzyżem), stoczniaowiec i opozycjonista Czesław Trzeciak (z białą-czerwoną flagą). W drugim rzędzie Alojzy Szablewski (piąty od lewej), obok po prawej ks. Henryk Jankowski, dalej Lech Wałęsa, Tadeusz Mazowiecki. Za Tadeuszem Szczudłowskim, po prawej – Andrzej Celiński. Za Szymonem Pawlickim bracia Lech i Jarosław Kaczyński, fot. NN, 9.05.1988, zbiory autora

Realizacja obiektów budowlanych oraz implementacja nowych funkcji w przestrzeni Stocznia nierzadko wchodzi w silny konflikt z „pamięcią miejsca”, tożsamością tej przestrzeni, wpływając na redukcję i zacieranie znaczenia i dziedzictwa materialnego oraz niematerialnego tego obszaru. W obliczu nieodwracalności pewnych procesów inwestycyjnych i miastotwórczych (przywołać tu należy liczne wyburzenia stoczniaowych obiektów czy silne kontrowersje towarzyszące inwestycjom, np. tzw. Nowej Wałowej – dziś ul. ks. J. Popiełuszki czy innej – tzw. Bastionowi Wałowa⁸) jest to bodaj

7. A. Olkowska, *Food Hall Montownia: znamy datę otwarcia*, trojmiasto.pl, 8.06.2023 (dostęp: 2.06.2025).

8. K. Koprowski, *Jak będzie wyglądała Nowa Wałowa? Poznaliśmy pierwsze koncepcje przestrzenne*, trojmiasto.pl, 7.02.2020; Idem, *Gdańsk: czy planowanie przestrzenne wymaga zmian?*, trojmiasto.pl, 28.02.2019; E. Budnik, *Zmienia się krajobraz przy*

ostatni moment, aby zadbać o bogate i różnorodne dziedzictwo Stoczni Gdańskiej, kolebki ruchu Solidarności i polskiej wolności. Niezbędne jest opracowanie kompetentnego i realistycznego planu jego ochrony, właściwej interpretacji i wykorzystania, by zapewnić długie trwanie temu, co z tej cennej spuścizny uda się zachować. Konieczne jest także kompetentne zarządzanie tym procesem. Dziedzictwo to bowiem definiuje nie tylko sam obszar Stoczni Gdańskiej, ale w znacznej mierze wpływa na tożsamość Gdańska i Polski. Pozostaje także ważnym elementem dziedzictwa europejskiego i światowego.



II. 10. Budowa hali montażu wież wiatrowych na wyspie Ostrów, jednej z największych inwestycji na obszarze dawnej Stoczni Gdańskiej po roku 1989, fot. A. Trzeciak, 2024, zbiory autora

1.2. Cele opracowania

Celem niniejszego opracowania jest analiza bogatego dziedzictwa kulturowego zarówno materialnego, jak i niematerialnego obecnego w przestrzeni historycznej Stoczni Gdańskiej (od 1967 do 1990 im. Lenina), kolebki Solidarności, oraz określenie jego istotnych komponentów posiadających szczególną wartość kulturową, historyczną, artystyczną, naukową i poznawczą⁹. Ponadto postawiono sobie za cel uwypuklenie wpływu szeroko rozumianego dziedzictwa Stoczni Gdańskiej na możliwości kształtowania charakteru i tożsamości nowej dzielnicy miejskiej powstającej na terenie historycznego zakładu – w przestrzeni poprzemysłowej o wyjątkowym symbolicznym i wspólnotowym znaczeniu.

1.3. Obszar opracowania

Opracowaniem objęty został najstarszy teren zajmowany przez historyczną Stocznia Gdańską – rozciągający się na lewym brzegu Martwej Wisły (Leniwiki), zlokalizowany naprzeciw południowego

⁹ *ul. Wałowej w Gdańsku*, trojmiasto.pl, 9.11.2017 (dostęp: 2.06.2025).

⁹ Wartości: historyczna, artystyczna, naukowa zapisane są w ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, w paragrafie 3. Dziennik ustaw, 2003, nr 162 poz. 1568, s. 2, <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20031621568/U/D20031568Lj.pdf> (dostęp: 30.10.2025).

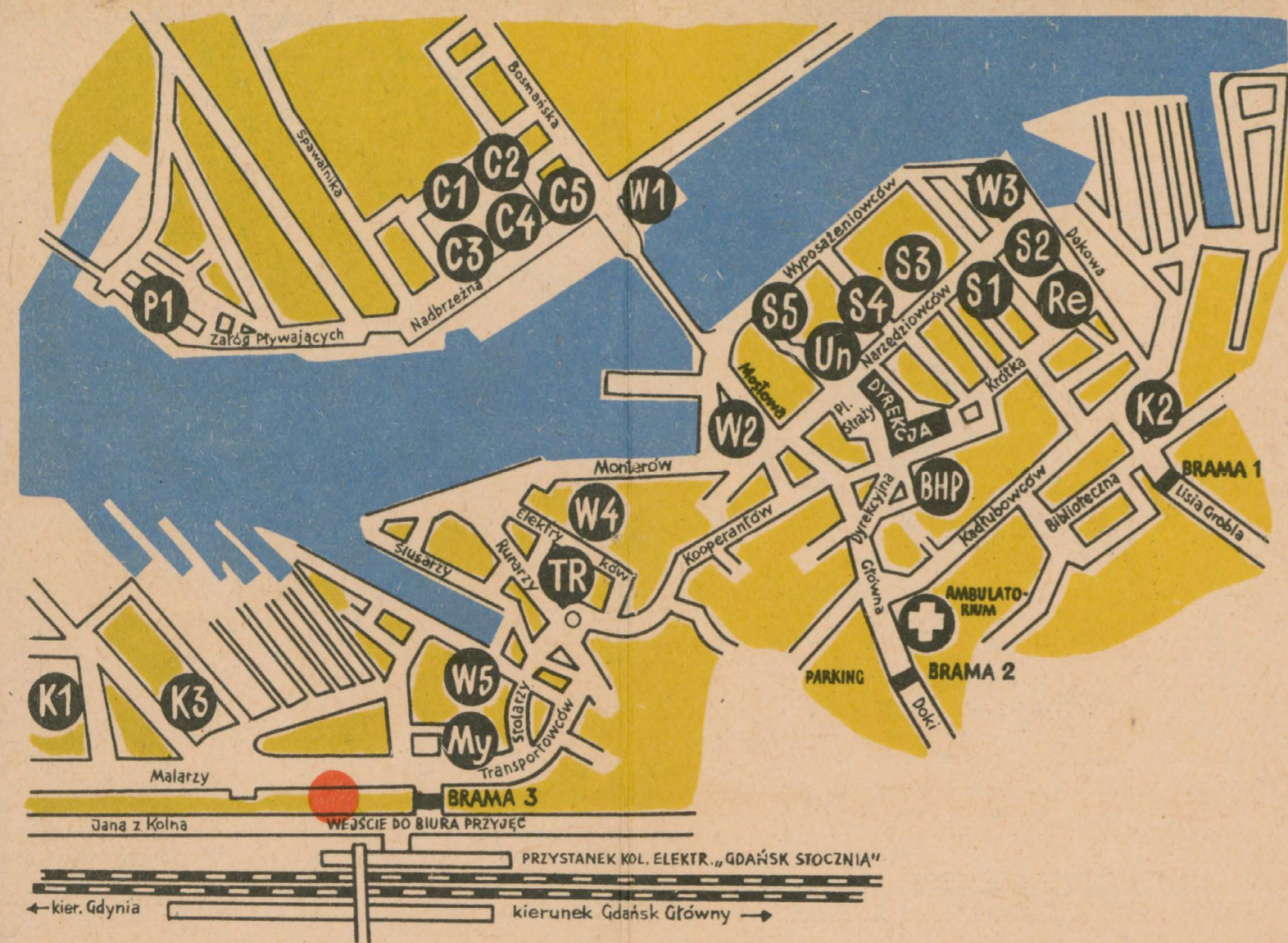
nabrzeża wyspy Ostrów (dawniej Holm). Teren ten w okresie powojennym, w czasie funkcjonowania polskiej Stoczni Gdańskiej, składał się z dwóch połączonych ze sobą integralnie części: Obszaru A (dawna niemiecka państwowa Stocznia Cesarska, potem międzywojenna Stocznia Gdańska) i Obszaru B (dawna prywatna Stocznia Schichaua). Ich granica biegła przez Półwysp Drewnica (ściślej: pomiędzy budynkami 503A i 90B, od miejsca styku ul. Monterów i Nabrzeża Drewnica w stronę obecnego Placu Solidarności) do okolic nieistniejącej już bramy towarowej 2A. Granica ta nawiązywała do dawnego podziału terenu powojennego zakładu na obszary dwóch wcześniejszych stoczni niemieckich. Stanowiła przy tym jeden z najważniejszych elementów przestrzennej organizacji terenu stoczni, wykreślała miejsce styku obu części zakładu. Przez obszar ten przebiegały linie technologiczne i drogi transportu wewnętrznego zakładu, co wpływało na jego spójność produkcyjną. Granica miała także znaczenie dla przyjętych zasad inwentaryzacji istniejących w przestrzeni stoczni obiektów budowlanych. Do numeru porządkowego miały one dodaną literę A lub B (względnie C – ten ostatni obszar zlokalizowany był na wyspie Ostrów i nie wchodzi w zakres niniejszego opracowania).

W granicach Obszaru A Stoczni Gdańskiej znajdowały się najstarsze tereny przemysłowe, w tym ich część zlokalizowana w bezpośrednim sąsiedztwie mostu na wyspę Ostrów (Holm) – gdzie w 1844 r. powstała pruska baza remontowa korwety szkolnej *Amazone* – oraz tereny rozwiniętej z tej placówki pruskiej rządowej Stoczni Królewskiej (Königliche Werft), noszącej od 1871 r. nazwę Stoczni Cesarskiej (Kaiserliche Werft), zaś od 1920 r. Stoczni Gdańskiej (Danziger Werft)¹⁰. W latach 1945–47 na terenie tym funkcjonował jeden z najważniejszych nowo powstałych polskich zakładów stoczniowych noszący nazwę Stocznia nr 1. W tym okresie obszar ten nazywany był potocznie stocznia macierzystą. W 1947 r. stał się integralną częścią Stoczni Gdańskiej (im. Lenina).



II. 11. Skrzyżowanie obecnych ulic miejskich – ks. J. Popiełuszki oraz Nowomiejskiej biegnących przez teren Stoczni Gdańskiej. W głębi widoczny kadłub statku (biało-czerwony) zacumowany przy nabrzeżu stoczniowym oraz oryginalny dźwиг znajdujący się na pirsie wyposażeniowym, fot. A. Trzeciak, 2020, zbiory autora

¹⁰ Formalnie nazwa ta przyjęta została w 1922 r., jednak była w powszechnym użyciu już od stycznia 1920 r. – od czasu formalnego przejścia terenu dawnej rządowej Stoczni Cesarskiej (należącej wcześniej do niemieckiej Marynarki Wojennej) przez mocarstwa sprzymierzone. W październiku 1919 r. zakład ten przekazany został przez władze Rzeszy Niemieckiej w celu jego tymczasowego prowadzenia Zarządowi Miasta Gdańska.



Stocznia Gdańska im. Lenina

Podejmujesz pracę w największej polskiej stoczni. Zdajemy sobie sprawę z tego, że jej wielkość może przytłaczać, że możesz początkowo czuć się zagubionym w tak dużym zakładzie. Zawsze gdy masz jakieś wątpliwości śmiało pytaj i proś o radę. Pamiętaj, że każdy zaczynał tak samo. Zaden z Twoich współtowarzyszy nie odmówi Ci informacji, gdy tylko zwrócisz się o nią. Wielkość stoczni po paru dniach wyda ci się czymś naturalnym i poruszanie się po jej terenie przestanie być dla Ciebie problemem.

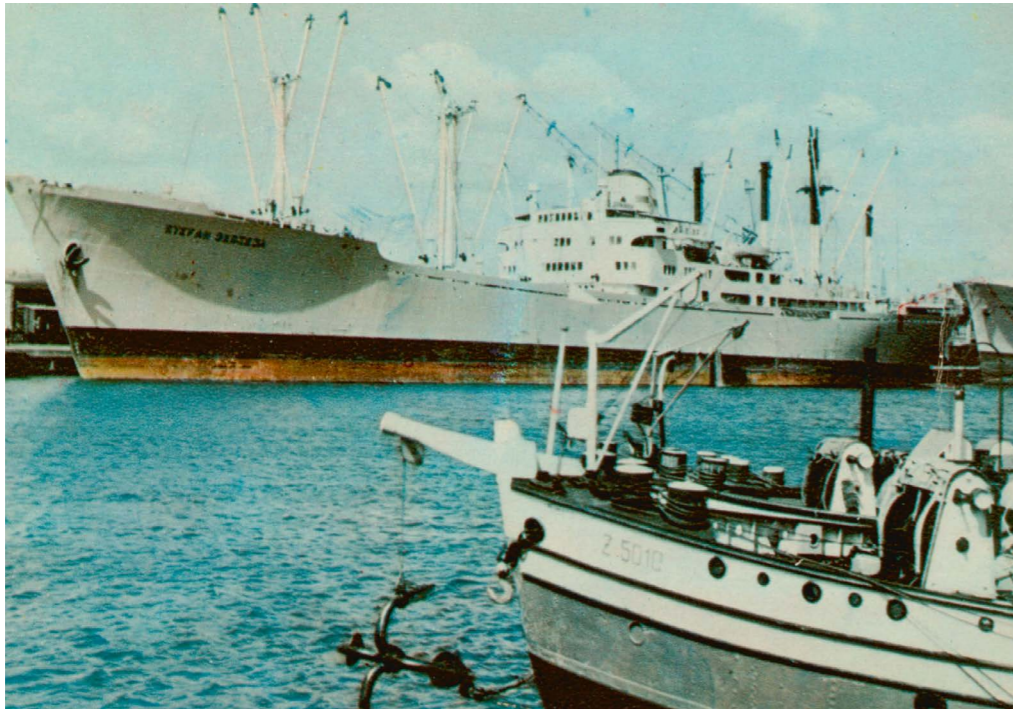
W sprawach szczególnie trudnych, związanych nie tylko z pracą, zwróć się do psychologa w pracowni psychologii i socjologii. Pracownia to mieści się w budynku biura przyjęć przy III bramie, tel. 46-54.

Poznasz bliżej problemy życia stoczniowego, gdy będziesz czytał nasz tygodnik „Głos Stoczniewca”, prenumerując go bezpośrednio w wydziale lub nabywając w kioskach „Ruchu” na terenie stoczni.

Życzymy Ci zadowolenia z pracy i wielu w niej sukcesów.



II. 12. Plan Stoczni Gdańskiej im. Lenina z naniesionymi oznaczeniami wydziałów stoczniowych i opisami ważnych obiektów, lata 60. XX w., zbiory autora



II. 13. Statek Stefan Okrzeja zbudowany w Stoczni Gdańskiej, fot. NN, lata 60. XX w. zbiory autora

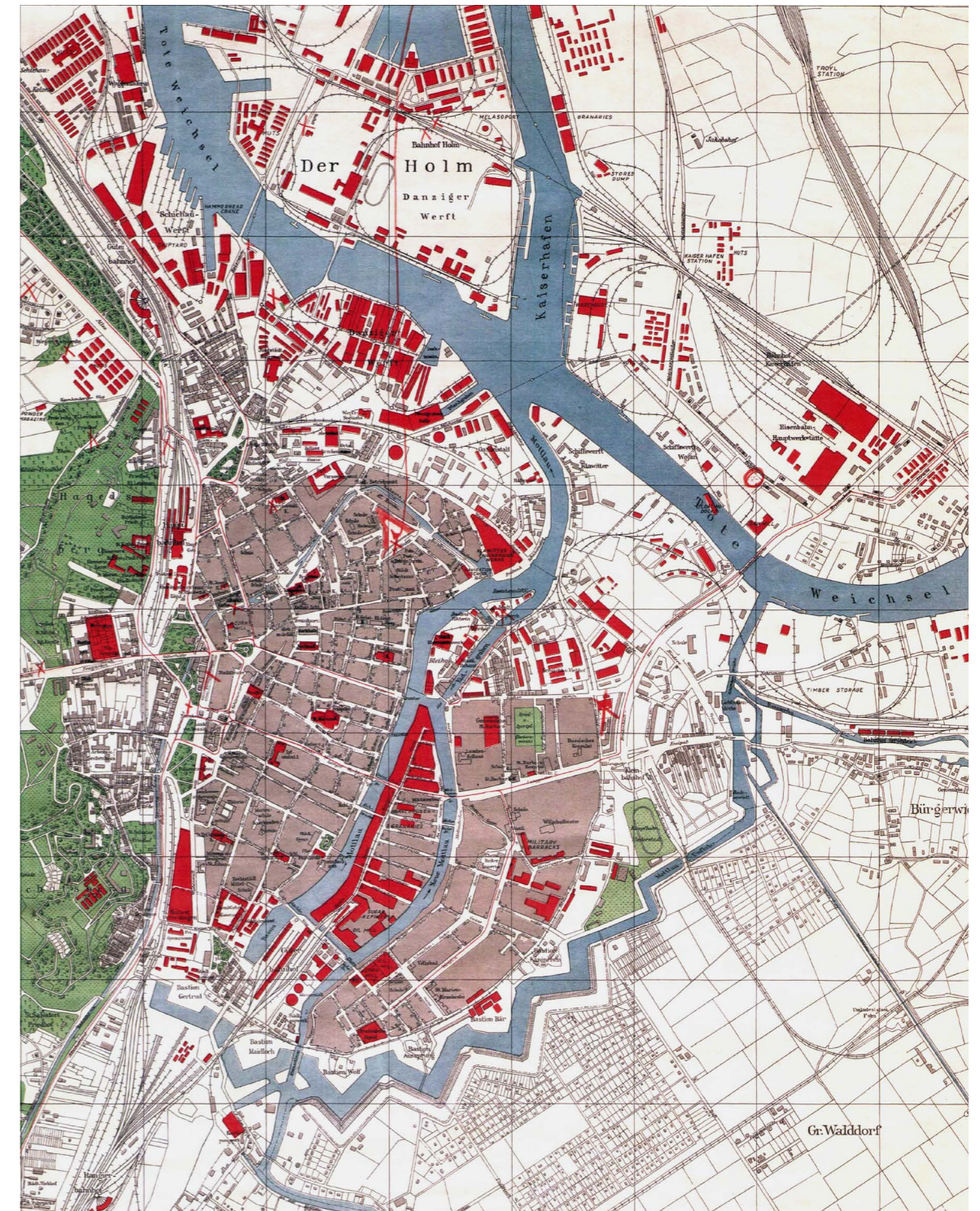
Obszar B Stoczni Gdańskiej obejmował teren dawnej prywatnej Stoczni Schichaua (1889–1945). W latach 1945–1947 zakład otrzymał polską nazwę Stoczni nr 2. Po połączeniu w 1947 r. ze Stocznia nr 1 weszła ona w skład nowo powstałej Stoczni Gdańskiej noszącej od 1967 r. imię Lenina.

Leżący po przeciwnej stronie Martwej Wyspy teren wyspy Ostrów został w opracowaniu pominięty. Jego południowa część należała od końca XIX w. do Stoczni Cesarskiej, a w niewielkiej części także do Stoczni Schichaua. Po 1945 r. ta część wyspy przynależała do Stoczni Gdańskiej jako jej Obszar C. Teren ten miał istotne znaczenie produkcyjne. Biegły przez niego szlaki dostaw i transportu materiałów – m.in. od przeprawy promowej zlokalizowanej przy północno-wschodnim nabrzeżu wyspy. Znajdował się tu także ośrodek produkcji mniejszych jednostek pływających (stoczniowy Zakład Budowy Statków C), z zachowanymi budynkami pochodzącymi z początku XX w., wyposażony m.in. w pochylnie zrzutowe boczne, unikany zabytek techniki (dziś zdekompletowany) oraz halę magazynową 250C stanowiącą istotne ogniwo produkcyjne silników okrętowych.

Od końca lat 70. XX w. funkcjonował na wyspie Centralny Ośrodek Obróbki i Prefabrykacji Kadłubów Stoczni Gdańskiej (tzw. COOPK, potocznie określany jako „Copek”), zajmujący się prefabrykacją sekcji okrętowych dla całej stoczni – m.in. dla Wydziałów Montażu Kadłubów K2 i K3 (stoczniowych Zakładów Budowy Statków A i B) leżących po przeciwnej stronie Martwej Wisły – na Obszarach A i B. Na terenie COOPK w sierpniu 1980 r. zaczął się historyczny strajk, który rozpoczął proces demokratycznych przemian w Polsce.

Na całym obszarze Stoczni Gdańskiej, wyznaczonym opisanymi wyżej granicami, znajdują się liczne elementy dziedzictwa materialnego. Są to: obiekty budowlane, ciągi dróg (w tym z nawierzchniami brukowanymi kostką granitową), linie kolejowych torowisk przemysłowych (w tym pochodzące sprzed 1945 r.), zespoły latarni ulicznych, elementy układu przestrzennego (np. linie nabrzeży), urządzenia techniczne (np. rozdzielnice prądu, suwnice zewnętrzne), kanały techniczne, przestrzenie przemysłowe (np. place składowe czy tzw. place odkładcze), estakady rurociągów

gazowych oraz obiekty małej architektury i inne, pochodzące z różnych okresów historii. Baza źródłowa niezbędna do głębszego poznania historii tego terenu, zwłaszcza tej sprzed 1945 r., oraz znajdujących się na nim obiektów, powstałych najczęściej w końcu XIX i pierwszych dekadach XX w., pozostaje ograniczona. Jest to spowodowane w pierwszym rzędzie rozproszeniem po 1945 r. archiwów dawnych niemieckich stoczni.



II. 14. Fragment planu Gdańsk z 1944. Na oryginalną przedwojenną mapę nałożono czerwoną warstwę opisaną jako "ważne budynki". Zaliczono do nich budynki przemysłowe, w tym na terenie stoczni, a także zespoły baraków: dla robotników przymusowych (na północ od Stoczni Schichaua) i dla uchodźców (na obecnym Placu Zebrani Ludowych). Źródło: odtajnione materiały kolekcji map Sekcji Geograficznej Sztabu Generalnego Armii Brytyjskiej (GSGS Map Room).



II. 15. Plan Stoczni Gdańskiej ilustrujący przynależność poszczególnych obiektów do odpowiednich wydziałów zakładu, sporządzony na podkładzie Planu Generalnego SG, lata 80. XX w.

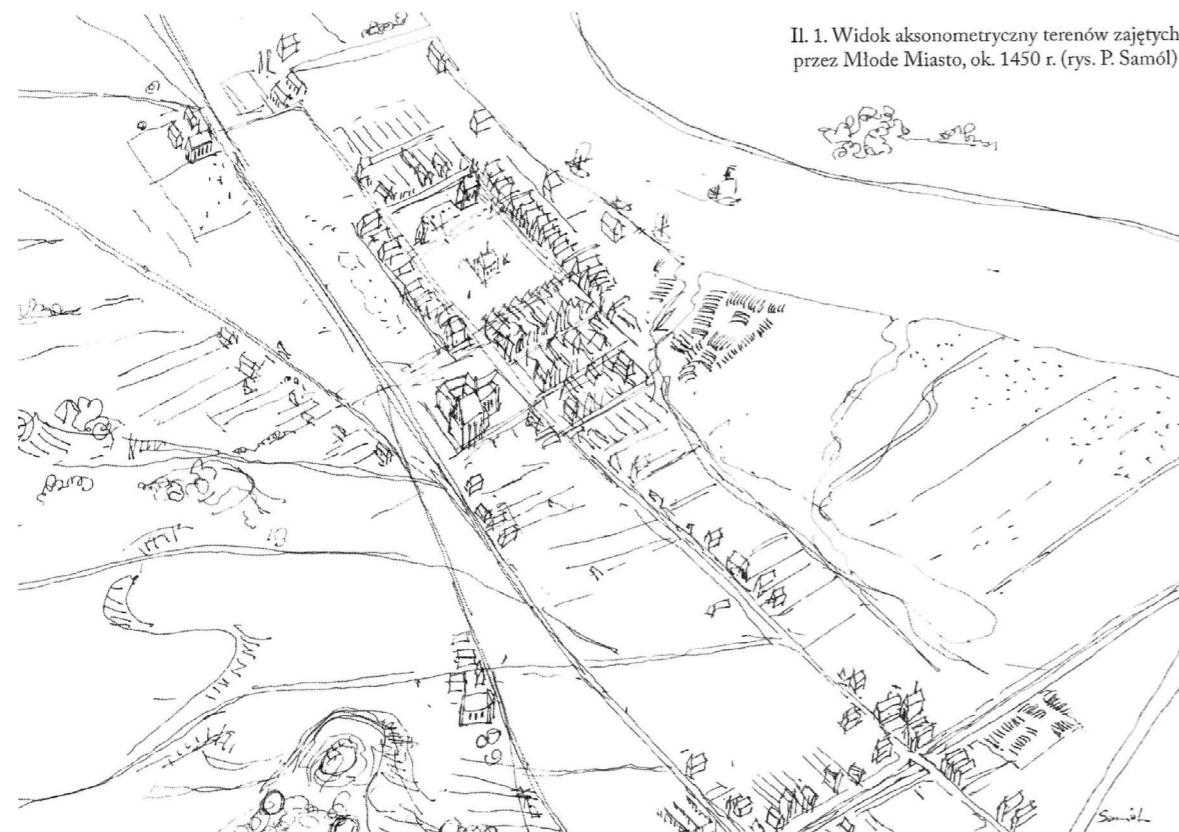
2 Zarys historii obszaru Stoczni Gdańskiej do ogłoszenia upadłości zakładu w 1996 r.

2.1. Średniowieczne Młode Miasto, XIV-XV w.

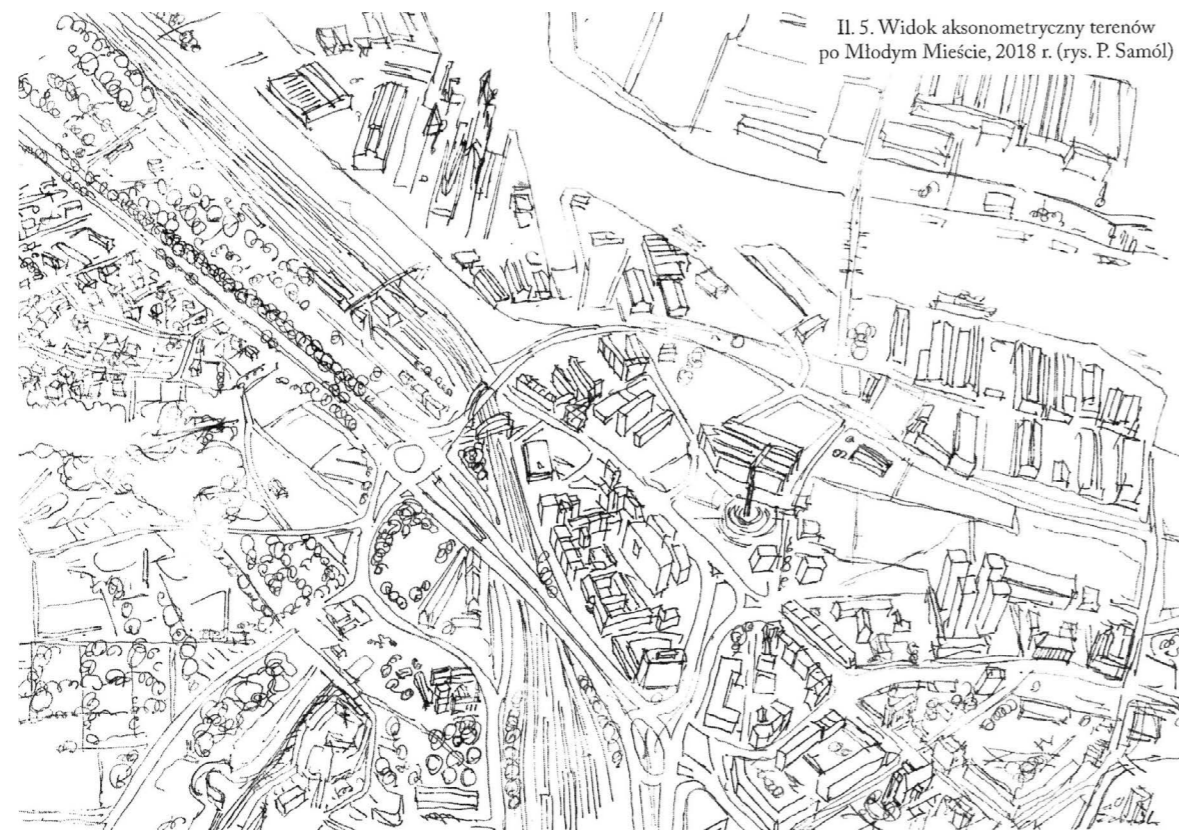
Dzieje terenu historycznej Stoczni Gdańskiej związane są z historią średniowiecznego Gdańska, jego rozwojem gospodarczym oraz osadniczym. Ważnym czynnikiem warunkującym przekształcenia terenu przyszłej stoczni był istniejący tu układ cieków wodnych, w tym pozostałości starorzecza Wisły. Nowy bieg koryta rzeki ukształtował się w końcu XIV w. i pokrywał w przybliżeniu z dzisiejszym. Wskutek tych zmian omawiany obszar przekształcił się w podmokłe łąki, które po osuszeniu mogły zostać wykorzystane do celów osadniczych i gospodarczo-hodowlanych. W 1380 r. zakon krzyżacki ulokował w tym rejonie osadę o charakterze protomiejskim, o nazwie Młode Miasto – Jungstadt, stanowiące w XV w. jeden z kilku kompleksów osadniczych Gdańska (obok Głównego Miasta – Rechtstadt, Starego Miasta – Altstadt, czy Starego Przedmieścia – Vorstadt i in.).



II. 16. Pieczęć Młodego Miasta, XIV–XV w., zbiory Archiwum Państwowego w Gdańsku (APG)



II. 1. Widok aksonometryczny terenów zajętych przez Młode Miasto, ok. 1450 r. (rys. P. Samół)



II. 5. Widok aksonometryczny terenów po Młodym Mieście, 2018 r. (rys. P. Samół)

II. 17-18. Rysunki ukazujące potencjalną lokalizację i możliwy wygląd średniowiecznego Młodego Miasta (m.in. z centralnym rynkiem) oraz relacje przestrzenne zachodzące pomiędzy dawną lokacją miejską a terenem późniejszej Stoczni Gdańskiej za: Piotr Samół, *Młode Miasto Gdańsk (1380–1455) i jego patrymonium*, Wydawnictwo UG, Gdańsk 2018

Najnowsze hipotezy dotyczące lokalizacji przestrzeni Młodego Miasta wskazują na obszar późniejszej Stoczni Schichaua – Obszaru B Stoczni Gdańskiej – jej wydziałów kadłubowych K3 (obecnie Karstensen Polska) i K1 oraz nieistniejącego dziś budynku Biura Projektowo-Konstrukcyjnego Stoczni Gdańskiej, a w jakimś zapewne stopniu także teren dzisiejszego Półwyspu Drewnica¹¹. Hipotezy stawiane przez badaczy zajmujących się tematem sytuują strefę osadniczą Młodego Miasta w bezpośrednim powiązaniu z omawianym terenem¹². W ich świetle miejsca, na których posadowiona jest duża część stoczniowych obiektów, zlokalizowane byłyby w przestrzeni nieistniejącego już kompleksu Młodego Miasta. Hipotezy te zdają się częściowo potwierdzać badania archeologiczne, które realizowano w połowie 2018 r. w rejonie ul. Robotniczej¹³.



II. 19. Figury wielkich mistrzów krzyżackich z zamku w Malborku, fot. K. Konieczny, ok. 1950, karta pocztowa, zbiory autora

Młode Miasto rozwijało się do połowy XV w. Obok przystani portowej istniała tu zabudowa miejska, obiekty sakralne oraz elementy umocnień miejskich¹⁴. Zakon krzyżacki starał się za pomocą Młodego Miasta ograniczać rolę gospodarczą (i polityczną) pozostałych gdańskich miast, szczególnie silniejszego ekonomicznie Prawego Miasta (Rechtstadt, obecnie Głównego Miasta). Podczas wojny trzynastoletniej między Królestwem Polskim a zakonem krzyżackim (1454–1466) mieszkańcy z Prawego Miasta, by zabezpieczyć inne części Gdańska – zagrożonego wskutek wykorzystania zabudowań Młodego Miasta przez Krzyżaków – doprowadzili za poparciem króla polskiego Kazimierza Jagiellończyka do jego zniszczenia (spalenia) oraz przesiedlenia mieszkańców na teren Starego Miasta¹⁵.

Po upadku Młodego Miasta mieszkańcy Gdańska nadal wykorzystywali dawną przystań portową (Bollwerk) oraz sąsiednie tereny, głównie do składowania drewna.

11. P. Samół, *Młode Miasto Gdańsk (1380-1455) i jego patrymonium*, Gdańsk 2018, s. 64-84. Publikacja ta zawiera aktualną sumę wiedzy nt. średniowiecznego kompleksu osadniczego Młodego Miasta, jego lokalizacji i funkcjonowania.

12. Zofia Maciakowska ukazuje strefę osadniczą Młodego Miasta ulokowaną pomiędzy stoczniową halą prefabrykacji sekcji kadłuba z trasernią (3B – z charakterystycznym napisem Stocznia Gdańska), torami kolejowymi i ul. Jana z Kolna, estakadą ul. ks. J. Popietuszki oraz nabrzeżem Martwej Wisły. Z. Maciakowska, *Młode Miasto w Gdańsku. Jego położenie i wielkość [w:] Z dziejów średniowiecza. Pamięci profesora Jana Powierskiego (1940-1999)*, red. W. Długokęcki, Gdańsk 2010.

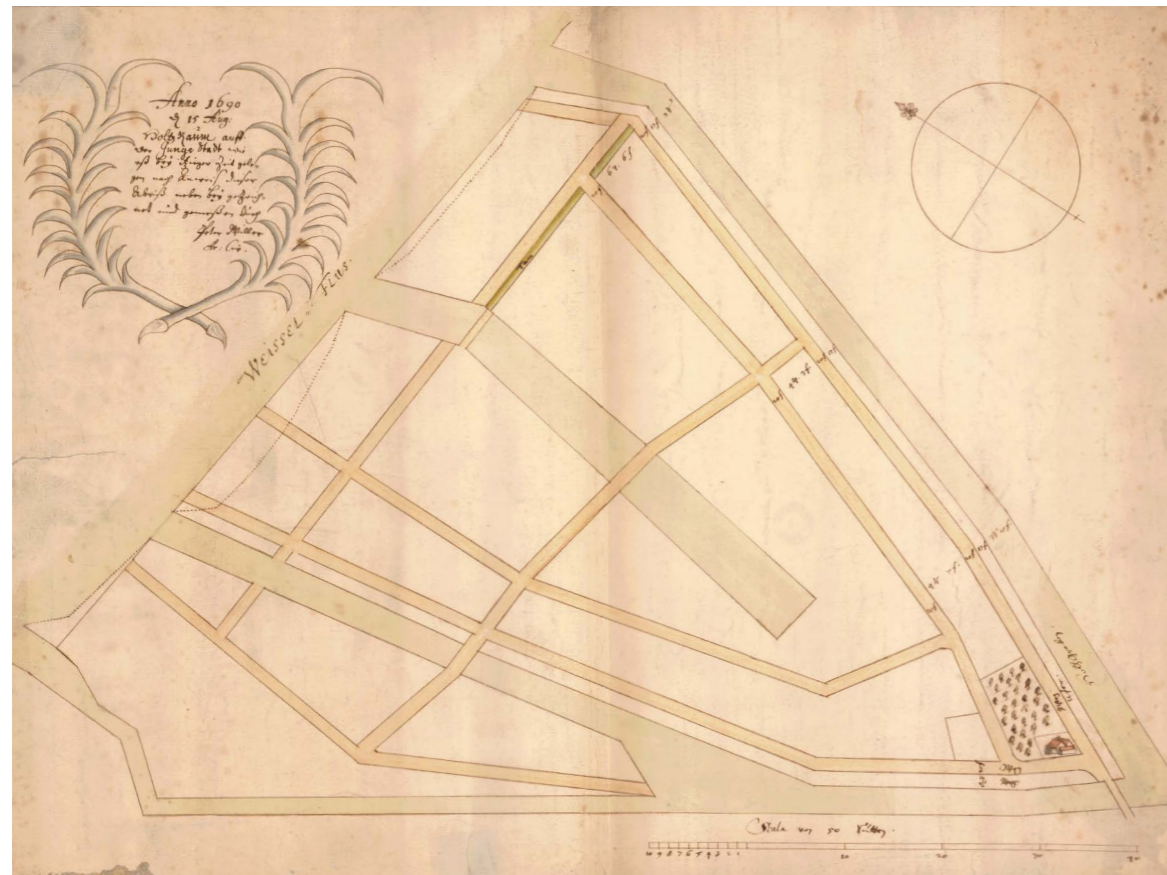
13. M. Tyminiński, *Archeolodzy odkryli Młode Miasto, choć miało go nie być*, trojmiasto.pl, 28.07.2018 (dostęp: 20.05.2025)

14. P. Samół, *op. cit.*, s. 64–84.

15. Młode Miasto nie przystąpiło jak Główne (Prawe) Miasto i Stare Miasto do antykrzyżackiego Związku Pruskiego.

2.2. Tereny składowe i fortyfikacje twierdzy gdańskiej w rejonie dawnego Młodego Miasta, XV-XIX w.

W epoce nowożytnej (XVI–XVIII w.) rejon nabrzeży zlokalizowanych w okolicach dawnego Młodego Miasta, jak i w rejonach sąsiednich, nadal wykorzystywany był w celach gospodarczo-handlowych. W okolicach obecnego Półwyspu Drewnica rozrastały się składy drewna, nazywane Młodemiejskimi (Jungstädtischer Holzraum). Na części przyszłych terenów stoczniowych, położonych bardziej na południe, funkcjonowały z kolei Staromiejskie Składy Drewna (Altstädtischer Holzraum). Niemiecka nazwa młodemiejskich składow, obejmująca przestrzeń między cyplem dzisiejszego Półwyspu Drewnica, Placem Solidarności a mostem na wyspę Ostrów, była w użyciu do 1945 r.



Il. 20. Plan Młodemiejskich Składow Drewna z roku 1690, wg Piotra Willera. Widoczny charakterystyczny układ przestrzenny z kanałami, który w zbliżonej formie przetrwał do XX w., zbiory APG

Po uregulowaniu w XVII w. naturalnych cieków wodnych i przekopaniu nowych kanałów służących spławowi drewna, odprowadzaniu wody z fos miejskich oraz budowie elementów gdańskiego systemu fortyfikacyjnego, teren określany mianem Młodemiejskich Składow Drzewnych obejmował wydzielony fragment o charakterystycznym trójkątnym narysie (Il. 20). Podstawą dotykał koryta Wisły, ze szczytem znajdującym się w okolicach dzisiejszego Placu Solidarności i Europejskiego Centrum Solidarności.

Funkcjonujące aż do XIX w. składy drewna były przykładem utrzymania funkcji, jaką częściowo obszar ten pełnił jeszcze w okresie średniowiecza. Można zakładać, iż łatwy dostęp do surowca drewnianego był jedną z przesłanek, dzięki którym w przyszłości zlokalizowano w tym rejonie pruską bazę postojową okrętu szkolnego Amazone, a następnie stocznnię rządową.

Na proces ukształtowania obszaru przyszłej Stoczni Gdańskiej wpływ miała budowa w tym rejonie dzieł fortyfikacyjnych zewnętrznego pierścienia umocnień miasta. Dokonywało się to w epoce nowożytnej. Fortyfikacje zabezpieczały twierdzę Gdańską oraz broniły wejścia do portu.¹⁶ Obwałowania wykorzystywane były podczas kolejnych oblężeń Gdańska w 1807 i 1813 r. W czasach tzw. pierwszego Wolnego Miasta (1807–1813) umocnienia, których relikty istniały jeszcze w końcu XIX, zostały zmodernizowane przez francuskich inżynierów.¹⁷



Il. 21. Fragment planu Gdańska obrazujący przestrzeń późniejszych obszarów stoczniowych w 1759 r. Widoczne tereny Młodemiejskich Składow Drewna oraz elementy systemu fortyfikacji miejskich – kanały i fosy, Dzieło Rogowe Składow Drzewnych (Bastion Holzraum) oraz rozległy Szaniec Wapienny (Kalkschanze) z fosami (na dole po lewej), zbiory APG

Na późniejszych stoczniowych terenach znajdowały się także trzy bastiony wewnętrznego pierścienia miejskich fortyfikacji o nawach: Lis, Ryś i św. Jakub, z systemem fos – zewnętrznych i wewnętrznych. Ich wody uchodziły do Wisły w rejonie tzw. Mlecznego Piotra (rejon obecnej gazowni miejskiej), przez tzw. przebicie (Durchstich). Podstawa tych bastionów rozciągała się w przybliżeniu wzdłuż osi dzisiejszej ul. Wałowej (która swoją nazwą nawiązuje do tych umocnień). Pierwsza stoczniowa brama między obszarem Starego Miasta a Stocznją Cesarską została wzniesiona w kurtynie wałów w roku 1874¹⁸.

16. G. Bukal, *Fortyfikacje Gdańska i ujścia Wisły. Studium z dziejów nowożytnej architektury militarnej*, Sopot 2012, s. 133-134, 158, 398-400.

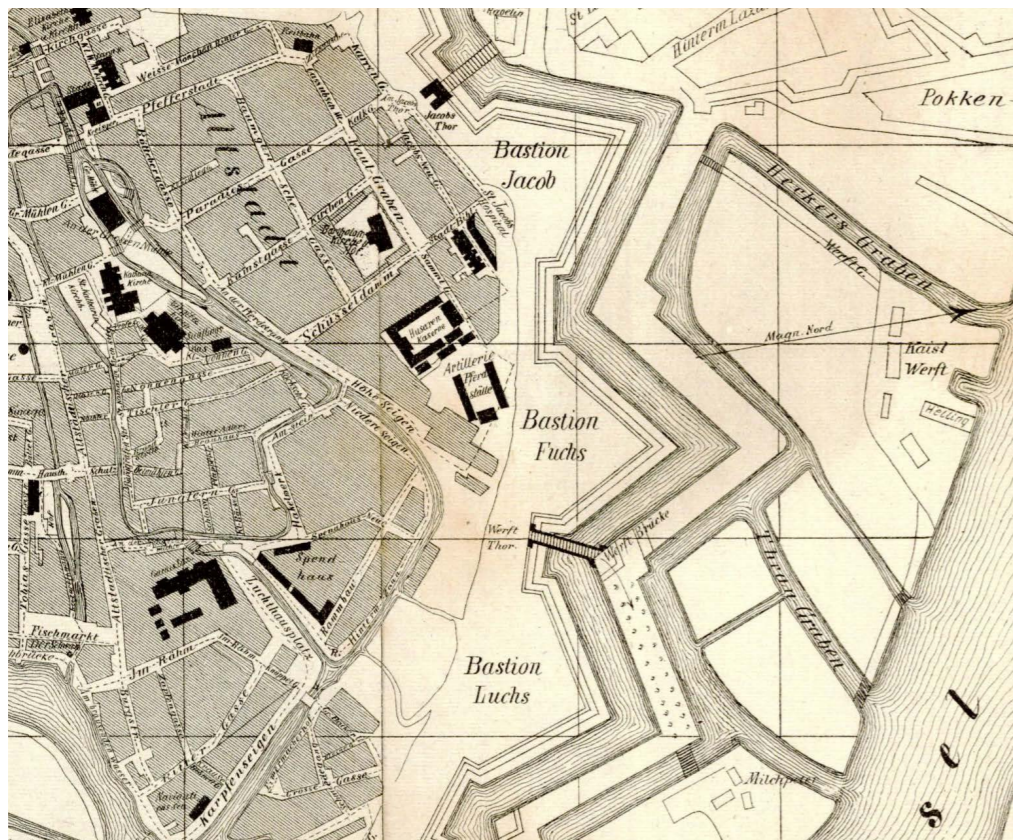
17. A. Nieuważny, *Klucz do wszystkiego. Dzieje napoleońskiej twierdzy Gdańsk 1807-1814* Gdańsk 2022, s. 156-202.

18. W trakcie badań archeologicznych prowadzonych w 2020 r. na terenie dawnego Gazomontarzu przy ul. Wałowej,



II. 22. Relikty bramy Stoczni Cesarskiej odkryte w trakcie badań archeologicznych na działce przy ul. Wałowej w Gdańsku, fotografia z 2022, źródło: Gedanopedia

Fragmenty fos zostały natomiast zaadaptowane przez kolejne rozwijające się na tym terenie przedsiębiorstwa stoczniowe. Obwałowania tej części miasta zniknęły od końca XIX w., by dać możliwości rozwoju m.in. przemysłowi stoczniowemu. Dziś na ich terenie znajdują się ważne obiekty postoczniowe – np. dawny magazyn główny A (dzisiejsza Montownia).



II. 23. Północny odcinek fortyfikacji, widoczne dwa przejścia: Brama św. Jakuba (Jacobs Thor, 1628) i Brama Stoczniowa (Werft Thor, 1878), *Neueste Plan von Danzig*, kopia planu miasta z 1880, zbiory Biblioteki Narodowej

odslonięto relikty bramy Stoczni Cesarskiej pochodzącej z ostatniej ćw. XIX w. M. Stąporek, *XIX-wieczny przepust wodny na działce przy Wałowej*, www.trójmiasto.pl, 28.05.2020 (dostęp 19.05.2025); M. Omilanowska, *Defortyfikacja Gdańska na tle przekształceń miast niemieckich w XIX w.* „Biuletyn Historii Sztuki”, nr 72 (2010), s. 306-311.

2.3. Przemysł okrętowy – stocznie, XIX–XX w.

2.3.1. Kształtowanie się rzemiosła, wytwórczości i przemysłu stoczniowego w Gdańsku w kontekście zmienności ich lokalizacji do połowy XIX w.

Lokalizacja przestrzenna późniejszego założenia Stoczni Gdańskiej była efektem rozwoju w mieście rzemiosła skutniczego oraz produkcji korabniczej¹⁹. Wytwórczość tego rodzaju trwała przez okres średniowiecza i w epoce nowożytnej. Istnienie w Gdańsku warsztatów skutniczych potwierdzone zostało pośrednio już w I poł. XIII w.²⁰. Miejscem realizacji prac o charakterze skutniczym były zapewne nabrzeża Motławy i mniejszych cieków oraz tereny z nimi sąsiadujące. Co najmniej od końca XIV w. działały w Gdańsku wydzielone miejsca produkcji i napraw jednostek pływających, w tym statków pełnomorskich. Dziś w opracowaniach obszary te nazywane są stoczniami, stanowiły jednak raczej przestrzeń koncentracji aktywności rzemieślniczych o charakterze stoczniowym, nie zaś stocznie w dzisiejszym rozumieniu tego słowa. Najstarszym miejscem o takiej funkcji była Lastadia²¹, gdzie skupiały się w przede wszystkim prace wytwórcze o charakterze okrętowym.

Kolejny obszar to Brabank, leżący w okolicach ujścia kanału Raduni do Motławy.²² Prace wykonywane na tym ostatnim terenie miały w znacznej mierze charakter remontowy, choć w pewnym zakresie także produkcyjny. W następnych stuleciach pojawiały się inne miejsca budowy i remontu jednostek pływających – m.in. na wyspie Ołowiance i stanowiącej jej część tzw. Kępie (Kampe) – szczególnie w rejonie Kanału na Stępce (Kielgraben). Było to związane z dynamicznym rozwojem wymiany handlowej w końcu średniowiecza i w epoce nowożytnej oraz koniecznością zapewnienia armatorom – monarchom, korporacjom handlowym, spółkom armatorskim czy miastom – możliwości zakupu statków oraz zapewniania przybywającym do Gdańska jednostkom, głównie handlowym, zaplecza remontowego²³.

Do XIX w. większa część nabrzeży Gdańska miała charakter portowy – poza miejscami budowy i remontu statków. Były one przeznaczone na rozładunki, magazynowanie, składowanie i transport towarów. Ewentualna lokalizacja większych przedsiębiorstw produkcji czy remontu statków, zwłaszcza pełnomorskich, wymagających korzystania z głębszych torów wodnych i rozleglejszych placów produkcyjnych przy nabrzeżach, musiała wyjść poza linie miejskich obwałowań. Gdańsk został nimi otoczony w stuleciach XVI–XVII. Trudne warunki hydrograficzne – ryzyko podtopień i zalewania miasta wskutek wdmuchiwanie i cofania się wód morskich korytem wiślanym (tzw. cofki) lub odchodzenia w przeciwnym kierunku wód roztopowych i kry lodowej – utrudniały lokalizację w mieście większych zakładów stoczniowych. Stało się to możliwe po roku 1840, kiedy w rejonie Gór Wschodnich i Zachodnich wody Wisły przerwały pas wydm na Mierzei Wiślanej i utworzyły nowe koryto ujściowe rzeki. W efekcie wody wiślane płynące przez miasto do Zatoki Gdańskiej uległy uspokojeniu.

19. Szkutnictwo obejmuje budowę łodzi i mniejszych statków, zaś korabnictwo większych jednostek pełnomorskich. Termin ten pochodzi od rzeczownika *korab* – słowiańskiego zapożyczenia z greki – od słowa *korabion*. Dawniej wyraz ten określał statek, okręt, dużą łódź. Do dziś np. w jęz. ukraińskim stocznia to *korabelnja*.

20. Z. Binerowski, *Gdański przemysł okrętowy od XVII do XIX w.* Gdańsk 1963, s. 47

21. Po polsku także łasztownia. Nazwa wywodzi się z języka flamandzkiego, pochodzi od słowa *last* (pol. łaszt). Była to jednostka objętości towarów i ładunków okrętowych. Pierwotnie była to przestrzeń portowa – wyładunkowa, gdzie realizowano także prace stoczniowe. Lastadie znajdowały się także w innych miastach portowych – np. w Amsterdamie, Szczecinie, Lubecie czy Stralsundzie. Gdańska Lastadia, notowana od 1361 roku zajmowała brzeg Motławy na wysokości Starego Przedmieścia, a pamięć o niej przetrwała w nazwie ulicy. B. Śliwiński, B. Możejko, D. Kaczor, Lastadia w: Gedanopedia, <https://gdansk.gedanopedia.pl/gdansk/?title=LASTADIA> (dostęp 11.02.2026).

22. Nazwa pochodzi jakoby od słowa *bragen* oznaczającego uszczelnianie poszycia kadłuba. Stocznia remontową wzmiankowano od 1388, pod tą nazwą (Bragebank) od 1434, zaś ściśle w tej lokalizacji (ujście Kanału Raduni) od XVI w. Przypomina o niej nazwa ulicy Stara Stocznia. B. Śliwiński Brabank w: Gedanopedia <https://gdansk.gedanopedia.pl/gdansk/?title=BRABANK> (dostęp 11.02.2026).

23. Z. Binerowski, *Gdański przemysł okrętowy...* op. cit., s. 49-50.



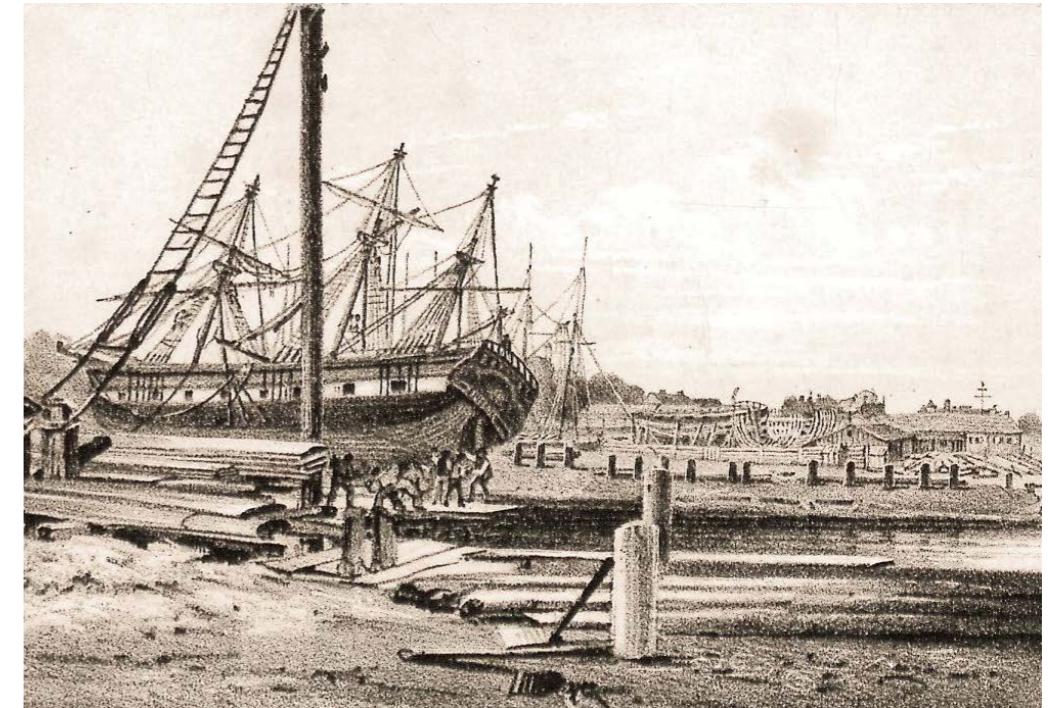
II. 24. Widok stoczni na Lastadii, rys. Herman Porch, 1846, źródło: Gedanopedia



II. 25. Statki w stoczni Klawittera na Brabanku, bragowanie kadłuba pochylonego na piaszczystej ławie (*bragebank*), widoczny drewniany Most Wapienniczny, ryc. NN, poł. XIX w., źródło: Gedanopedia

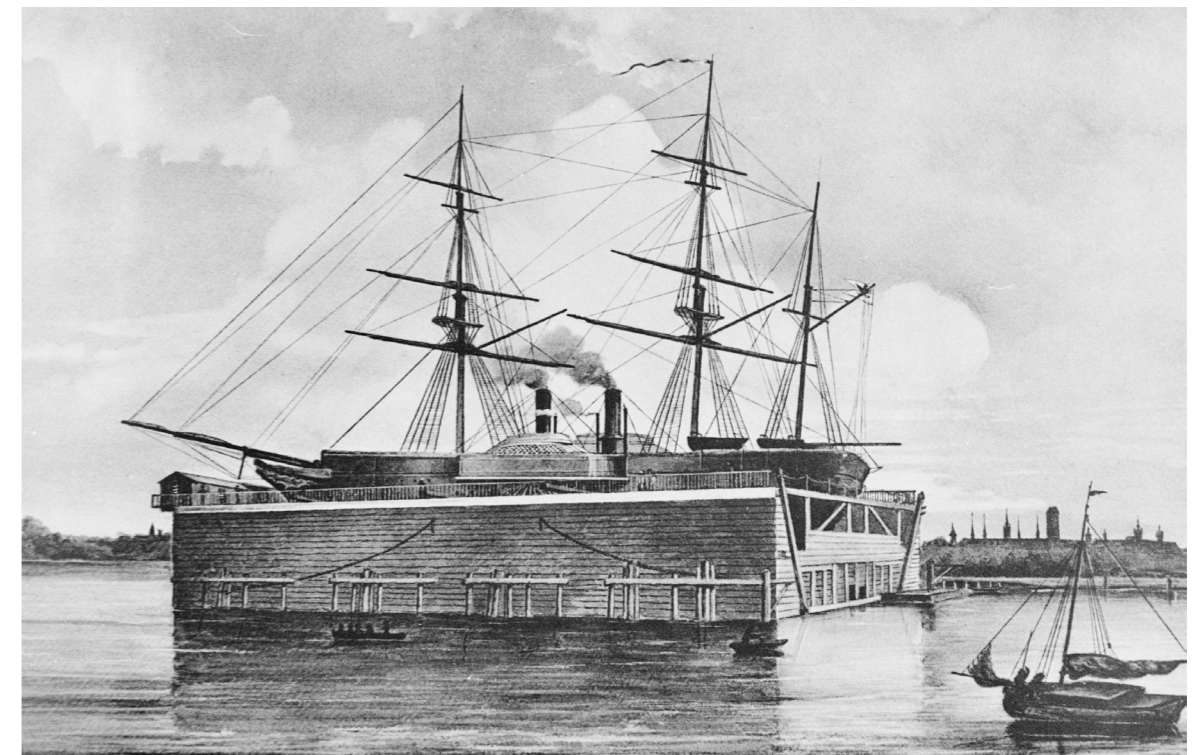
W XIX w. rozwój przemysłu okrętowego w Gdańsku związany był ściśle ze wzrostem handlu i natężeniem ruchu migracyjnego. Wpływ na to miała też sytuacja polityczno-gospodarcza Prus oraz innych krajów niemieckich. Królestwo Prus na początku XIX stulecia nie było państwem ze znaczącymi tradycjami morskimi, a pruska wytwórczość okrętowa miała charakter lokalny. Państwo to nie dysponowało także liczącą się flotą handlową ani marynarką wojenną. W obszarze Bałtyku ośrodkiem o największym znaczeniu w zakresie wytwórczości okrętowej pozostawał wówczas należący do Prus Gdańsk (zagarnięty przez to państwo w 1793 r., podczas II rozbioru Polski)²⁴.

24. Cz. Wojewódka, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu [w:] Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, pod. red. E. Cieślaka, Gdańsk 1972, s. 329–342.



II. 26. Rycina ukazująca jedną z gdańskich stoczni w XIX w. Być może jest to przedstawienie Stoczni Królewskiej, poprzedniczki Stoczni Cesarskiej i Stoczni Gdańskiej, ryc. NN, ok. II poł. XIX, zbiory PAN BG

Gdańsk był przy tym także wyróżniającym się ośrodkiem budownictwa okrętowego na tle innych krajów niemieckich. Decydowała o tym długa lokalna tradycja rzemiosła oraz wytwórczości szluczniczej i okrętowej.



II. 27. Dok pływający wybudowany w stoczni Klawittera w 1853. W doku korweta Danzig. Odbitka fotograficzna ilustracji książkowej, fot. K. Lelewicz, zbiory Muzeum Gdańska, (CC BY-NC 4.0)



II. 28. Johann Wilhelm Klawitter (1801-1863) - pionier nowoczesnego przemysłu stoczniowego w Gdańsku, źródło: Gedanopedia



II. 29. Grób J. W. Klawittera i jego synów zachowany na terenie cmentarza Bożego Ciała w Gdańsku, fot. Yanek (CC-BY-SA 3.0), źródło: Fotopolska

W 1827 r. powstała w Gdańsku prywatna stocznia Johanna Wilhelma Klawittera, który przy jej organizacji wykorzystał nowoczesne wzorce brytyjskie, które poznał w ciągu kilkuletniego pobytu w Anglii. W Stoczni Klawittera nie obowiązywały cechowe metody pracy, stosowano w niej już m.in. najem pracowników. Profil produkcji był początkowo tradycyjny. Budowano głównie drewniane żaglowce i mniejsze jednostki, niemniej od połowy XIX w. zaczęto w tym przedsiębiorstwie produkować pierwsze w Gdańsku i w Prusach jednostki parowe o napędzie mechanicznym oraz szerzej wykorzystywać w produkcji żelazo²⁵. Stocznia Klawittera była pierwszą nowoczesną pełnomorską stocznia na dawnych ziemiach polskich i jedną z pierwszych w krajach niemieckich i Europie Środkowej. Miała istotny wpływ na rozwój gdańskiego okrętownictwa. Powstała ona na terenie od stuleci związanym z produkcją okrętową – gdańskim Brabanku, w sąsiedztwie obszarów, na których wkrótce powstać miała pierwsza pruska rządowa stocznia wojenna w Gdańsku – Stocznia Królewska.

Johann Wilhelm Klawitter był zaangażowany w rozwój tego sektora przemysłu w mieście. Wspierał ideę powstania w Gdańsku większej stoczni rządowej, z którą po jej powstaniu współpracował. Wydzierżawił jej pierwszy w Prusach, skonstruowany przez siebie dok pływający oraz prowadził budowę pierwszego wojennego okrętu zbudowanego w Gdańsku dla rodzącej się floty wojennej Prus – korwety SMS Danzig²⁶. W latach 60. i 70. XIX w. Stocznia Klawittera wzbogaciła się o nowe tereny produkcyjne na Polskim Haku. Stocznia przetrwała do 1932 r., kiedy w związku z kryzysem, wysoką konkurencją w europejskim okrętownictwie i złą sytuacją ekonomiczną ogłosiła upadłość²⁷.

25. Ibidem s. 329–342; *Die Schiffs-Werft und Maschinen-Fabrik von J. W. Klawitter zu Danzig : erlaubt sich, anlässlich der Fertigstellung ihres Neubaues No. 300 ihren Gönnern und Freunden in nachstehender Festschrift eine kurze Übersicht über ihre Entwicklung und den derzeitigen Stand des Unternehmens zu geben* (dalej cyt.: *Die Schiffs-Werft...*), Berlin 1906, s. 5–23.

26. *Die Schiffs-Werft...* s. 7

27. *Danzig und seine Bauten*, (dalej cyt.: *Danzig und seine...*) Berlin 1908, s. 410-414; *Die Schiffs-Werft...* s. 5-23; Cz. Wojewódka, op. cit., s. 240-243.

Obok niej istniało w mieście kilka mniejszych zakładów produkcji stoczniowej: Stocznia Devrienta (Danziger Schiffswerft- und Kesselschmiede F. Devrient & Co), Stocznia Wojana (A. und W. Wojan-Schiffswerft) czy zlokalizowana na Polskim Haku Stocznia Asmusa Wilhelma Johanssena (powstała ze Stoczni Devrienta)²⁸. Rozwój tych przedsiębiorstw spowodował, że większych wolnych terenów nadwodnych, mogących służyć produkcji okrętowej w centrum miasta, praktyczne już nie było. Najbliższymi obszarami, jakie można było wykorzystać do lokalizacji nowych przedsiębiorstw i rozwoju produkcji stoczniowej na większą skalę były tereny składów drzewnych w rejonie dawnego Młodego Miasta.



II. 30. Polskojęzyczna reklama Stoczni Klawittera przypominająca o tradycjach budownictwa okrętowego Gdańska, reprezentowanych przez rodzinę Klawitterów. Przedstawiono na niej stoczniove urządzenia należące do przedsiębiorstwa – dok pływający, żurawie i pochylnie. W doku znajduje się polski statek SS Wilno, jedna z pierwszych jednostek Polskiej Marynarki Handlowej (zbudowana we Francji), aut. Walter Ziesmer, 1929, zbiory autora

2.3.2. Stocznia Królewska, Stocznia Cesarska oraz międzywojenna i niemiecka (nazistowska) Stocznia Gdańska, 1844–1945

Na mocy postanowień kongresu wiedeńskiego z 1815 r. Gdańsk został przyznany Prusom. Zbiegło się to w czasie z procesem powolnej rozbudowy potencjału wojennego i produkcyjnego tego państwa. W 1817 r. powstała w Gdańsku pierwsza w Prusach szkoła morska (nawigacyjna), szkoląca kadry dla powstającej pruskiej marynarki. Plany budowy przystani dla szkolnej korwety Amazone doprowadziły do zakupu przez władze pruskie w sierpniu 1844 r. od gminy miejskiej pięciu morgów magdeburgskich ziemi leżącej w pobliżu opisanych wcześniej Młodemiejskich Składów Drzewnych.

28. *Danzig und seine Bauten...*, op. cit.s. 414-415; Cz. Wojewódka, op. cit., s. 260-263

Płynąca w tym rejonie Martwa Wisła (której nazwa funkcjonuje od 1840 r.) miała odpowiednią głębokość dla żeglugi i dzięki powstałemu w tym roku nowemu ujściu Wisły nie ulegała zamuleni. Wkrótce powstały na tym terenie pierwsze place produkcyjne, warsztaty, składy materiałowe, zabudowania gospodarcze oraz pochylnia. Ze względów fortyfikacyjnych – z powodu bliskości gdańskiej twierdzy – zabudowania wznoszono z drewna²⁹.



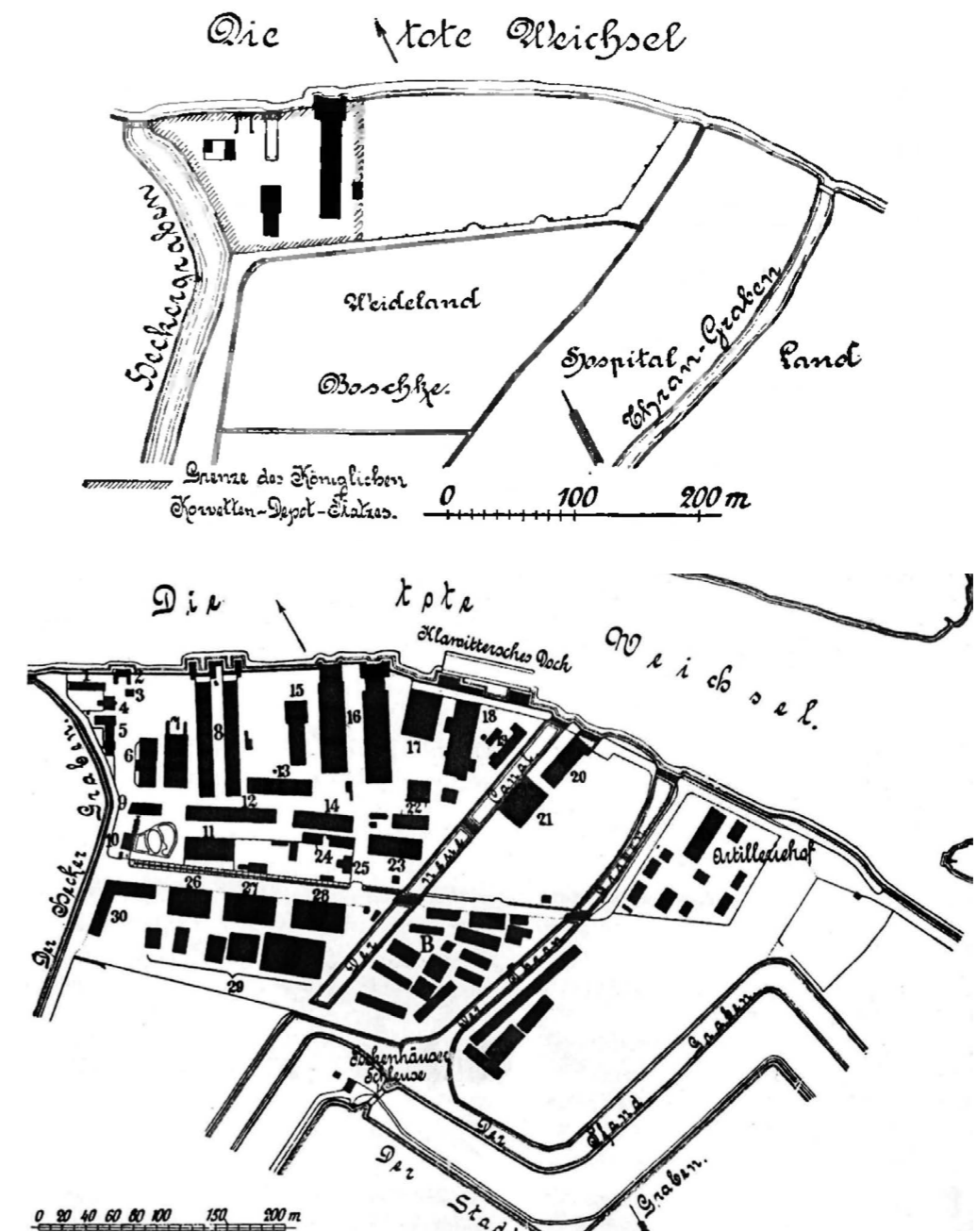
II. 31. Pruska korweta szkolna Amazonie służąca gdańskiej Szkole Nawigacyjnej. Głównie do jej obsługi remontowej i konserwacji powstała w Gdańsku baza remontowa, późniejsza Stocznia Królewska, rys. NN, poł XIX w. zbiory PAN BG

Bodźcem do dalszego rozwoju floty Prus był ich udział w wojnie z Danią o Szlezwik (1848–1851), a także wojna krymska (1853–1856), która toczyła się również na Bałtyku. W połowie lat 50. XIX wieku zapadła decyzja o przekształceniu bazy postojowo-remontowej w stocznie marynarki wojennej (1854) – pierwszą rządową, militarną stocznie Królestwa Prus, a pierwszym zwodowanym w niej okrętem (jeszcze przed przemianowaniem bazy na stocznie) była korweta Danzig – jednocześnie pierwsza korweta parowo-żaglowa zbudowana w Prusach.

Realizacja tej jednostki przyczyniła się do wyposażenia stoczni w nowe urządzenia – w tym szczególnie w dźwigi. W latach 1853–1858 na potrzeby rozrastającej się Stoczni Królewskiej (Königliche Werft) dokonywano zakupu kolejnych gruntów, na których wznoszono obiekty przemysłowe. Stocznia stała się w tym czasie wiodącym zakładem produkcji okrętowej w Królestwie Pruskim oraz główną bazą niewielkiej wciąż pruskiej floty wojennej. W latach 50. i 60. budowano tu okręty o konstrukcji drewnianej i mieszanej. Od lat 60. XIX w. Stocznia Królewska w Gdańsku

29. Chodziło o to by w razie oblężenia można było zabudowania spalić w celu oczyszczenia przedpola twierdzy.

rozpoczęła produkcję okrętów o kadłubach wykonanych częściowo z żelaza (drewnianych, wzmocnionych żelaznymi płytami) – i stała się pierwszą stocznia niemiecką podejmującą ten rodzaj produkcji³⁰.



II. 32-33. Plan Królewskiej Bazy Korwet w poł. XIX w. oraz plan Stoczni Cesarskiej w Gdańsku na przełomie XIX i XX w. Widoczny dok pływający Klawittera (Klawittersches Dock). Ilustracje z publikacji *Danzig und Seine Bauten*, Berlin 1908

Po zakończeniu kolejnej wojny z Danią w roku 1864 zapadła decyzja o przeniesieniu bazy pruskiej marynarki wojennej z Gdańska do Kilonii (1865). Wskutek przeniesienia ciężaru produkcji okrętowej do powstałej tam kolejnej wojennej stoczni państwowej, rozwój gdańskiej Stoczni Królewskiej uległ zahamowaniu. Dopiero po wojnie prusko-francuskiej (1870–1871) stocznia, która zyskała miano Cesarskiej (Kaiserliche Werft), została w latach 1874–1890 rozbudowana i zmodernizowana,

30. Cz. Wojewódka, op. cit., s. 242-244, 260-262.



KAISERLICHE WERFT. DANZIG. 1915.

Gezeichnet im Sommer 1914
durch P. Hoppe.
veröffentlicht nach dem Original.

II. 34. Plan Stoczni Cesarskiej w Gdańsku opracowany w 1914 r. przez P. Hoppe (opublikowany w roku kolejnym), zbiory APG

wpłynęły na to zasilenia skarbu Niemiec dochodami pochodzącymi z kontrybucji płaconej przez pokonaną Francję oraz plany rozwoju przemysłowego. Stare drewniane zabudowania oraz pochylnie rozebrano, a zakład został wyposażony w doki pływające, nowe pochylnie – w tym unikatowe pochylnie płaskie, służące m.in. do remontów statków – magazyny, kotłownie, nową kotłarnię, warsztaty stolarskie, zabudowania mieszkalne i socjalne dla pracowników.

Spora część tych budynków przetrwała do dnia dzisiejszego. Powstała także nowoczesna sieć przemysłowych torowisk, zainstalowano oświetlenie gazowe (1878). Około 1898 r. Stocznia Cesarska zaczęła wykorzystywać również część terenu na wyspie Holm³¹.



II. 35. Sylwetki niemieckich robotników przemysłowych (pracowników warsztatów metalurgicznych) z lat 80. XIX w. – okresu rozbudowy Stoczni Cesarskiej w Gdańsku, ryc. NN, 1884, domena publiczna

Nowe możliwości rozwoju stoczni stworzyła rozbiórka fortyfikacji miejskich w końcu XIX stulecia. Spowodowała także ułatwienia komunikacyjne i transportowe, związane z dostawami surowców niezbędnych w produkcji stoczniowej – głównie żelaza, stali, węgla oraz metali kolorowych (miedzi). Od początku istnienia produkcja stoczni nastawiona była na potrzeby marynarki wojennej Królestwa Prus, a następnie Cesarstwa Niemieckiego. W stoczni budowano korwety żaglowe i żaglowo-parowe (od 1850) oraz kanonierki (od 1860). Największe nasilenie produkcji większych okrętów wojennych nastąpiło w latach 90. XIX wieku. Powstawały tu m.in. małe i lekkie krążowniki. Do największych okrętów ze Stoczni Cesarskiej zaliczyć można ciężkie krążowniki Freya (1898) i Vineta (1899) oraz pancernik Odin (1896). Stocznia produkowała też liczne jednostki pomocnicze oraz zajmowała się remontami okrętów³². W tym czasie rozpoczęto w zakładzie pionierską w Niemczech budowę okrętów podwodnych – U-Bootów³³. Łącznie w latach 1908–1918 wyprodukowano w niej 39 okrętów, z których wiele zapisało się na kartach historii wojen morskich.

31. Cz. Wojewódka, *op. cit.*, s. 245; *Danzig und seine...*, s. 390-394

32. Ibidem s. 263, 282-285; A. Trzeciak, *Gdańsk, stocznia, Solidarność. Przemysłowe i wolnościowe dziedzictwo Stoczni Gdańskiej*, (dalej. Cyt.: A. Trzeciak, *Gdańsk, stocznia...*), Gdańsk 2020, s. 29-31; *STOCZNIA KRÓLEWSKA – Encyklopedia Gdańska* (dostęp: 5.05.2025)

33. A. Trzeciak, *Żelazo i morze krwi...*, s.

Po zakończeniu wojny, ze względu na ograniczenia nałożone na Niemcy przez traktat wersalski, zaniechano produkcji okrętów wojennych w stoczniach w Gdańsku. W okresie międzywojennym (od 1922) stocznia jako współwłasność Polski i Wolnego Miasta Gdańska zarządzana była przez spółkę międzynarodową pod nazwą International Shipbuilding and Engineering Company Limited, z kapitałem francuskim, angielskim, polskim i gdańskim. W użyciu była także niemiecka nazwa zakładu – Danziger Werft Und Eisenwerkstätten Aktiengesellschaft (Stocznia Gdańska i Warsztaty Mechaniczne Spółka Akcyjna) oraz polska – Stocznia Gdańska³⁴.



II. 36. Zbudowany w Stoczni Cesarskiej w Gdańsku okręt podwodny U-9 w Kanale Kilońskim (Kaiser Wilhelm Kanal), fot. NN, ok 1914, karta pocztowa, zbiory autora

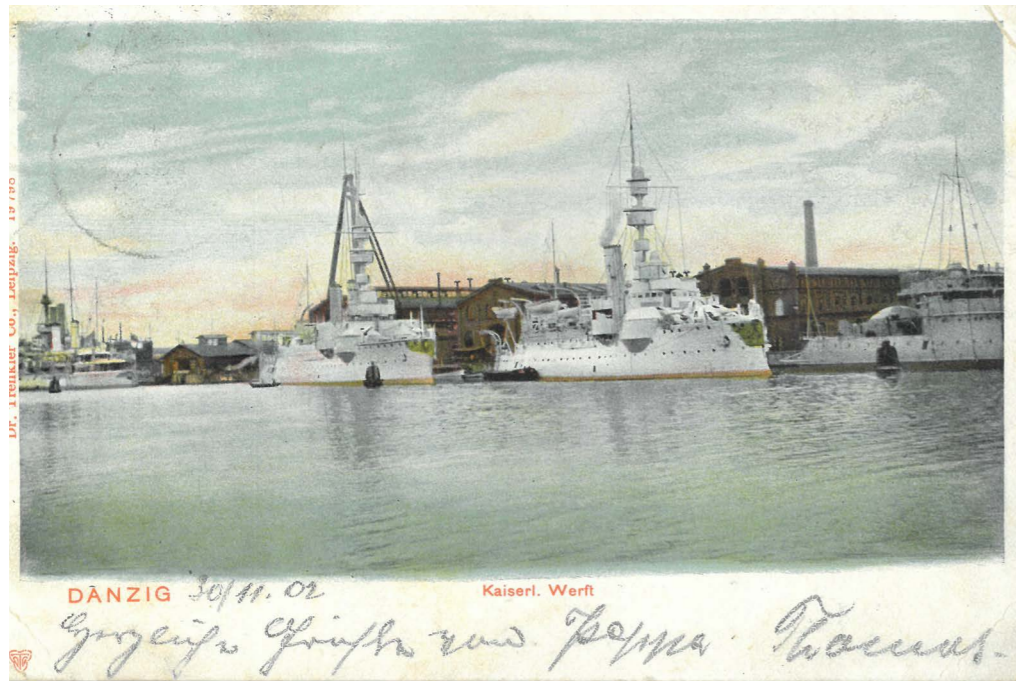
W tym okresie popyt na statki został znacznie ograniczony przez wielki kryzys lat 30. Stocznia produkowała w tym czasie głównie niewielkie jednostki dla armatorów zagranicznych. Dla odbiorców z Polski zbudowano w stoczni m.in. holowniki i statki pasażerskie. Powstawały tu ponadto urządzenia okrętowe oraz maszyny i wyposażenie na potrzeby innych gałęzi przemysłu – wagony kolejowe, urządzenia i maszyny przemysłowe czy rolnicze, silniki, kotły, konstrukcje metalowe, a nawet dzwony³⁵.

Po włączeniu Gdańska do III Rzeszy w 1939 r. Stocznia Gdańska została przejęta przez władze gdańskie, a od 1940 r. stała się własnością niemieckiego państwa nazistowskiego jako Danziger Werft A.G. (Stocznia Gdańska Spółka Akcyjna). W okresie II wojny światowej powróciła do budowy okrętów podwodnych typu VII oraz najnowocześniejszych w tym czasie – typu XXI, stosując nowoczesny sposób ich montażu³⁶. Ogromny zakres produkcji wojennej spowodował, że w zakładzie wykorzystywano pracę więźniów obozów koncentracyjnych, jeńców i pracowników przymusowych. Sam zakład stał się celem nalotów bombowych. Wskutek walk o miasto w końcu marca 1945 r. infrastruktura stoczniowa została częściowo zniszczona. Dodatkowych dewastacji dokonały wojska radzieckie po zajęciu Gdańska w końcu tego miesiąca.

34. A. Trzeciak, *Stocznia Gdańska. Miejsca, ludzie, historie* (dalej. Cyt.: A. Trzeciak, *Stocznia Gdańska, Miejsca...*), Gdańsk 2019, s. 18-22; Cz. Wojewódka, *op. cit.*, s. 285-281

35. A. Trzeciak, *Żelazo i morze krwi...*, *op. cit.*

36. M. Westphal, *Walka o panowanie w głębinach. Historia powstania U-Boota typu XXI*, Gdańsk 2014, s. 194-195.



II. 37. Nabrzeże Stoczni Cesarskiej w Gdańsku z zacumowanymi przy nim okrętami wojennymi cesarskiej marynarki niemieckiej, fot. Trenkler Co., ok. 1902, karta pocztowa, zbiory autora

2.3.3. Stocznia Schichaua, 1889–1945

W 1889 r. niemiecki przemysłowiec Ferdynand Schichau z Elbląga kupił od władz Gdańska 50 hektarów gruntu leżącego nad Martwą Wisłą z zamiarem zbudowania dużej stoczni pełnomorskiej. Jego elbląski zakład był przystosowany do budowy jedynie niewielkich jednostek pływających oraz wyposażenia okrętowego. Schichau w Gdańsku znalazł lepsze warunki dla realizacji tego pomysłu – m.in. głębszy tor wodny. Zakład powstał w sąsiedztwie rządowej Stoczni Cesarskiej. Prace budowlane trwały ponad dwa lata, zatrudnionych było przy nich około 3000 robotników.³⁷

Pierwszą jednostką zbudowaną i zwodowaną w Stoczni Schichaua w Gdańsku była korweta Gefion. Zeszła na wodę 31 maja 1893 r. w obecności niemieckiego cesarza Wilhelma II. Od tego czasu zakład prowadził kompleksową budowę statków handlowych, specjalnych i pasażerskich. Wykonywano w nim prace kadłubowe i wyposażeniowe. Maszyny okrętowe dostarczano z zakładów macierzystych w Elblągu. Dzięki korzystnemu ustawodawstwu z lat 1898–1900 o rozbudowie floty wojennej Cesarstwa Niemieckiego Stocznia Schichaua pozyskiwała także intratne zlecenia na okręty wojenne. Zakład dysponował kilkoma pochylniami, w tym o długości około 200 metrów, co umożliwiało mu produkcję jednych z największych w Europie kadłubów. Sytuowało to gdańską Stocznia Schichaua w gronie kilku największych zakładów stoczniowych w Cesarstwie Niemieckim.³⁸ Z jej pochylni wodowano specjalistyczne pogłębiarki, zbiornikowce, okręty i promy rzeczne czy statki towarowe. Jednostki te budowano dla armatorów z całego świata.³⁹

37. Cz. Wojewódka, op. cit., s. 254-255.

38. J. Kukliński, *Rozmiary i struktura produkcji stoczni Schichaua w Elblągu i Gdańsku w latach 1855–1919*, Nautologia, R. XVI, 1981, nr 3 (603), s. 12-13; Cz. Wojewódka, op. cit., s. 256, 263-268.

39. A. Trzeciak, *Gdańsk, stocznia, „Solidarność”...* s. 29-31; O. Myszor, *Gdańsk jako ośrodek budowy okrętów wojennych w latach 1815-1920, [w:] Między prowincjonalizmem a nowoczesnością. Przeobrażenia Gdańska na tle procesów modernizacyjnych wschodnich prowincji Prus w XIX w.*, red. J. Dargacz i T. Krzemiński, Gdańsk 2022, s. 362-365.



II. 38. Wygląd terenów przyszłej Stoczni Schichaua w Gdańsku po rozpoczęciu prac budowlanych. Widać jak nierówny i podmokły był to teren. W tle parowe kafary przy pomocy których dokonywano palowania gruntu w celu jego zagęszczenia i wzmocnienia przed realizacją zabudowy przemysłowej, fot. Carl Ziese, 1890, domena publiczna

W 1892 r. przystąpiono do budowy wielkich statków pasażerskich służących m.in. do przewozów transatlantyckich, co związane było z rozwojem międzykontynentalnego transportu i ruchu migracyjnego. Pierwszą jednostką tego typu był zwodowany w 1897 r. statek Kaiser Friedrich. Po nim powstawały kolejne jednostki, takie jak Grosser Kurfürst czy parowiec pasażerski Cincinnati. W Stoczni Schichaua powstały też dwa duże transatlantyki o nazwie Columbus, będące jednymi z największych statków, jakie zbudowano w Gdańsku.⁴⁰

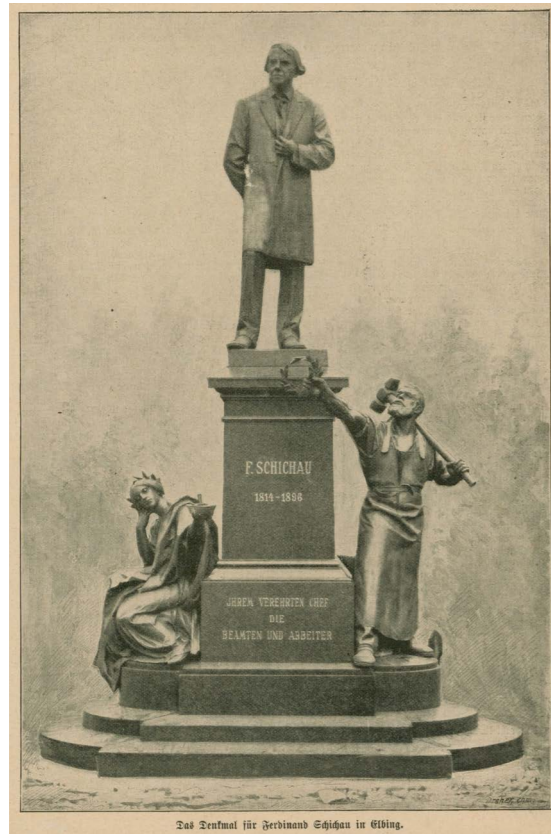
Przed wybuchem I wojny światowej ważną gałęzią produkcji gdańskiej Stoczni Schichaua była budowa pełnomorskich okrętów wojennych dla Kaiserliche Marine, właścicielki sąsiedniej Stoczni Cesarskiej, która ze względu na specyfikę produkcyjną, wynikająca m.in. z typu pochylni, nie była w stanie budować w szerszym zakresie wielkich jednostek oceanicznych. W gdańskiej Stoczni Schichaua powstawały okręty nie tylko dla marynarki wojennej Cesarstwa Niemieckiego, ale także jednostki dla wielu innych państw, w tym Rosji, Austro-Węgier. Budowano tu torpedowce, kontrtorpedowce (będące jedną ze specjalizacji zakładu), kanonierki i krążowniki oraz całą serię potężnych okrętów liniowych, takich jak Kaiser Barbarossa, Schlesien, Oldenburg czy Lützwow⁴¹.

Po I wojnie światowej, wraz z zaprzestaniem produkcji militarnej, stocznia znalazła się w trudnym położeniu. Złą sytuację spotęgowały dodatkowo nieodpowiednie decyzje ekonomiczne zarządu. Stan ten poprawił się dopiero dzięki interwencji państwa niemieckiego. W maju 1929 r. zakład został przekształcony w spółkę z udziałem państwa niemieckiego (tzw. Republiki Weimarskiej), kraju związkowego – Prus, Gdańska i Elbląga – oraz zasilony subwencjami rządowymi. Bódczem pobudzającym produkcję w Stoczni Schichaua stały się zamówienia na statki handlowe, towarowe oraz jednostki specjalistyczne, składane zwłaszcza przez Związek Radziecki, ale także armatorów z Wielkiej Brytanii, Danii, Holandii, Chin czy Filipin⁴².

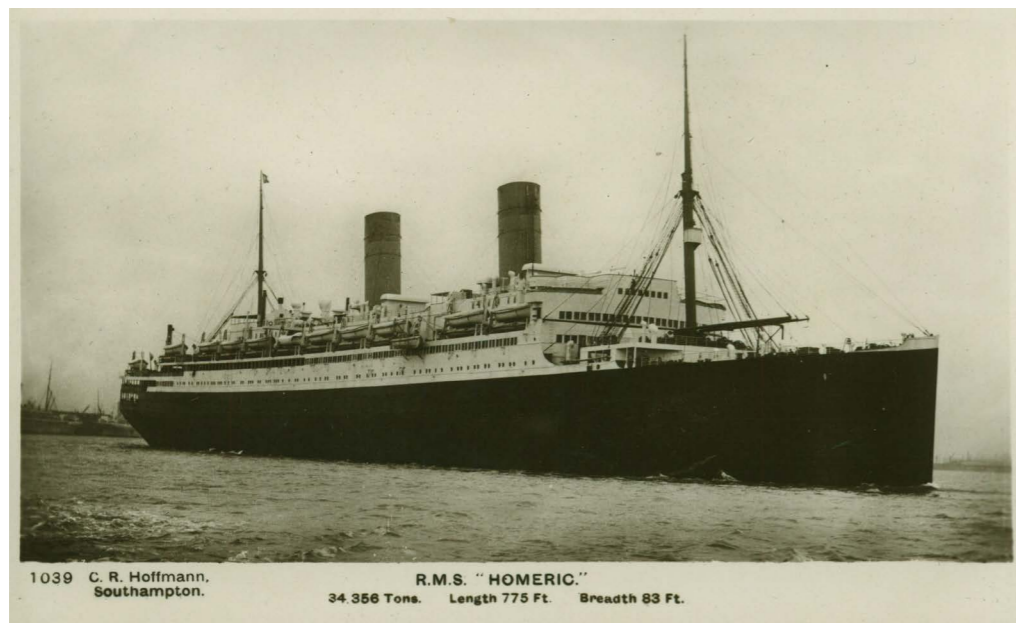
40. Pierwsza jednostka nosząca pierwotnie nazwę Columbus przekazana została po I wojnie światowej Wielkiej Brytanii w ramach reparacji. Statek pływał następnie pod nową nazwą Homeric. Druga budowana w Stoczni Schichaua jednostka otrzymała pierwotnie nazwę Hindenburg. Po wojnie statek pozostał w posiadaniu niemieckiego armatora Norddeutscher Lloyd. Później jednak, nazwę kojarzącą się z I wojną światową, zmieniono na nową, dużo bardziej neutralną – Columbus, zwolnioną przez poprzednika.

41. A. Trzeciak, *Gdańsk, stocznia, solidarność...*, s. 29-32; O. Myszor, op. cit., s. 354-358; Cz. Wojewódka, op. cit., s. 262-263.

42. Ibidem, s. 275-281; *STOCZNIA KRÓLEWSKA – Encyklopedia Gdańska* (dostęp: 5.05.2025).



II. 39. Pomnik Ferdynanda Schichaua – założyciela przedsiębiorstwa w skład którego wchodziły m.in. stocznie w Elblągu, Gdańsku i Pilawie. Monument znajdował się przed gmachem zarządu przedsiębiorstwa w Elblągu, fot. NN, ok. 1900, zbiory autora



II. 40. Zbudowany w gdańskiej Stoczni Schichaua na zlecenie niemieckiego przedsiębiorstwa żeglugowego Norddeutscher Lloyd transatlantyk Columbus (pierwszy). Po I wojnie światowej został przejęty przez Wielką Brytanię, odebrany z Gdańska i sprzedany liniom żeglugowym White Star Line, właścicielowi m.in. słynnego Titanica. Otrzymał wówczas nową nazwę – R. M. S. Homeric, fot. NN, lata 20.–30. XX w., karta pocztowa, zbiory autora

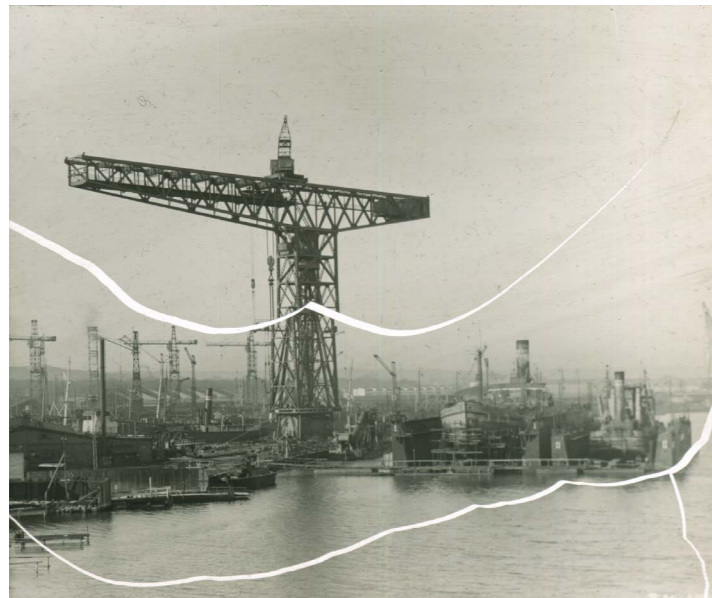
43. M. Westphal, *Walka o panowanie w głębinach. Historia powstania U-Bootu typu XXI*, Gdańsk 2014, s. 194-195, 230-239.

W latach 30. XX w., pomimo kolejnego załamania koniunktury w produkcji okrętowej, pozyskano zlecenia od zagranicznych armatorów. Nowa spółka pozostawała przedmiotem szczególnego zainteresowania rządów Niemiec, szczególnie hitlerowskich. W związku z planami zbrojowymi od połowy lat 30. XX w. Stocznia Schichaua ponownie rozpoczęła współpracę z niemiecką marynarką wojenną – Kriegsmarine.

Podczas II wojny światowej Stocznia Schichaua zajmowała się głównie produkcją okrętów podwodnych różnych typów. Była stoczną montażową nowego typu U-Bootów (typ XXI). Kompletnie fragmenty tych jednostek – sekcje – trafiały na jej pochylnie ze stoczni, które te sekcje wyposażały w kompletne instalacje i sprzęt – sąsiedniej Stoczni Gdańskiej (Danziger Werft), stoczni w Gdyni oraz z samej Stoczni Schichaua⁴³. Tu, na pochylniach wszystkie sekcje łączono w kompletny kadłub.



II. 41. Wodowanie okrętu SMS Lothringen w Stoczni Schichaua w Gdańsku, 27 maja 1904 r. W wydarzeniu brali udział m.in. niemiecki cesarz Wilhelm II i jego żona, cesarzowa Augusta Wiktorja. Scenę wodowania okrętu uwieczniono na ścianie auli gdańskiej Petrischule (dziś I Liceum Ogólnokształcące). W 1946 obraz został prze-malowany przez Wł. Rzeźnika. Domalowano na nim wówczas polskie symbole narodowe – flagi i wizerunek białego orła (choć w Polsce nie wodowano nigdy tego typu okrętów), a następnie zamalowano. Odsłonięto go ponownie w 2002 r. Autorstwo, na podstawie niewyraźnej sygnatury przypisywano Karlowi Zieglerowi, profesorowi Akademii Sztuk Pięknych w Königsbergu, jednak po renowacji przeprowadzonej w latach 2013-2015 przez Małgorzatę Wojewódzką ukazał się podpis malarza, który należy raczej interpretować jako "M. Ziegner", fot. W. Chmielewski, zbiory BAM



II. 42. Żuraw młotowy Stoczni Schichaua (Hammerkran) zwany „Dziadkiem” (Grossvater), o udźwigu do 250 ton. Jeden z nieistniejących przemysłowych symboli dawnej stoczni i Gdańska. Wykorzystywany był m.in. do przenoszenia na budowane jednostki maszyn, w tym wielotonowych silników, przybywających do gdańskiej stoczni z Elbląga. Zainstalowany w Stoczni Schichaua w Gdańsku w 1914 r. Wiosną 1945 r. został zdemontowany przez wojska sowieckie i wywieziony do ZSRR. fot. NN, lata 30. XX w. (?), zbiory APG

Dla usprawnienia pracy w Stoczni Schichaua wykorzystywano m.in. więźniów z filii obozu koncentracyjnego Stutthof⁴⁴. W kwietniu 1944 r. zwodowano w niej pierwszy okręt podwodny typu XXI, najnowocześniejszą wówczas jednostką podwodną⁴⁵.

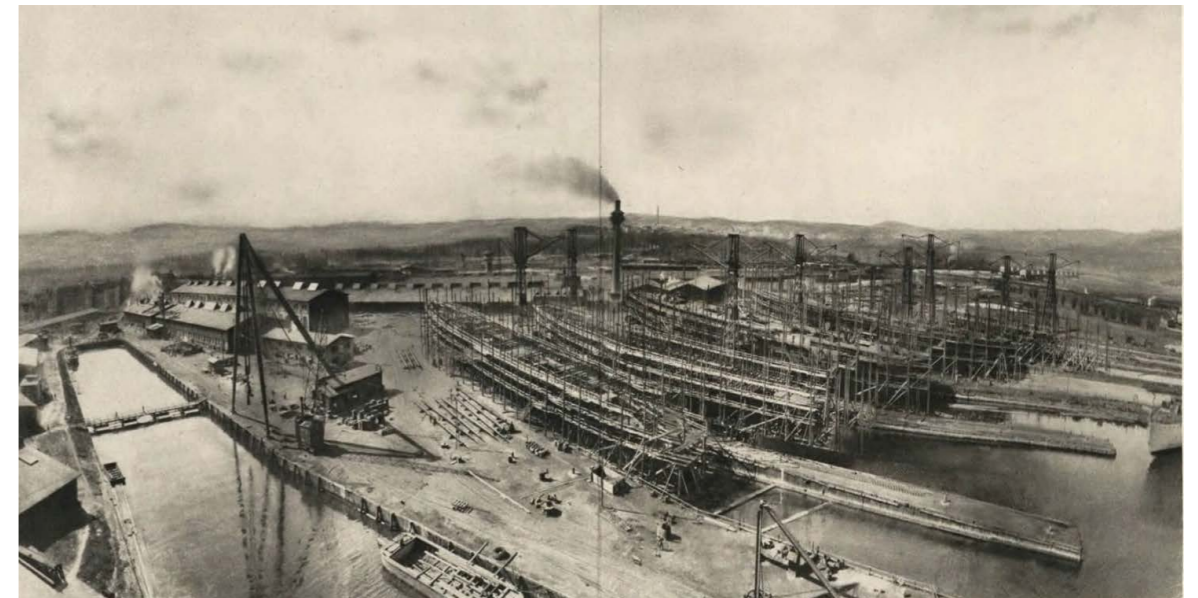
Gdańska Schichau Werft została w marcu 1945 r. zajęta przez oddziały Armii Czerwonej. W następnych miesiącach wywieziono z niej stojące jeszcze na pochylniach U-Booty, dokumentację techniczną oraz wiele stoczniowych urządzeń i innych elementów wyposażenia.



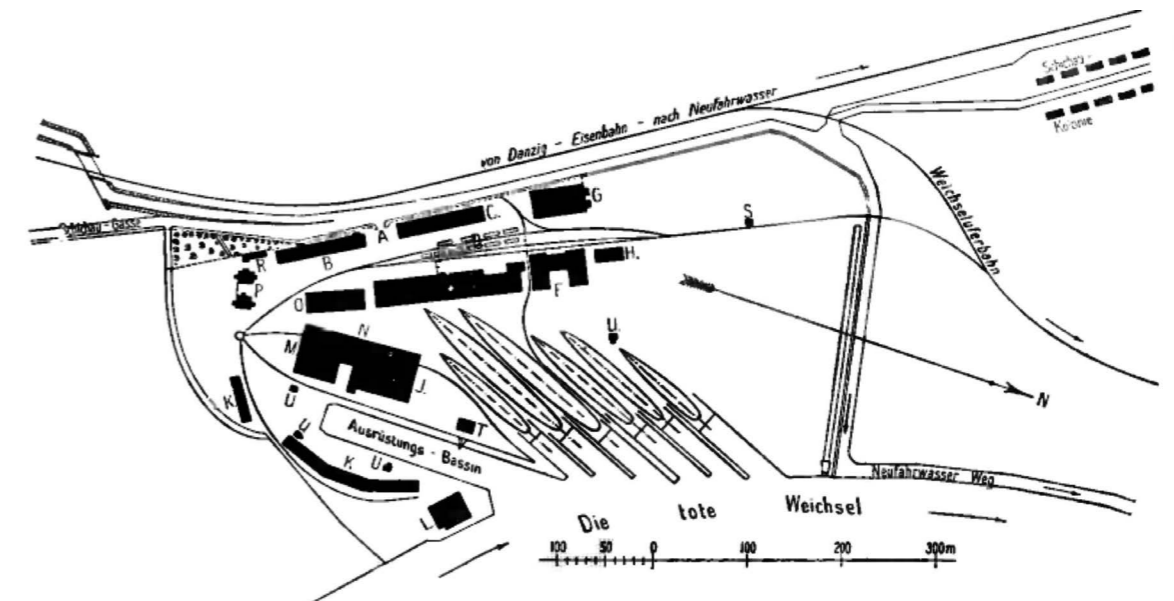
II. 43. Jedno z luksusowych wnętrz na transatlantyku Columbus (drugim, wybudowanym jako Hindenburg), należącym po I wojnie światowej do zleceniodawcy budowy – niemieckiego armatora Norddeutscher Lloyd. Na fotografii duży wspólny salon dla pasażerów I klasy – Gesellschaftshalle, lata 20.–30. XX w., fot. NN, zbiory autora

44. M. Orski, *Filie obozu koncentracyjnego Stutthof w latach 1939-1945*, Gdańsk 2004, 276-283.

45. M. Westphal. op.cit., s. 252-257.



II. 44. Stocznia Schichaua w pierwszych latach funkcjonowania. Po lewej basen wyposażeniowy, po prawej charakterystyczne pochylnie. Budynki na drugim planie mieściły m.in. kuźnię miedzi, ślusarnię i stolarnię, ok. 1890, fot. NN źródło: Gedanopedia



II. 45. Plan Stoczni Schichaua w Gdańsku z 1899 r. ilustracja z publikacji *Danzig und Seine Bauten*, Berlin 1908

2.3.4. Stocznia nr 1, Stocznia nr 2 i Stocznia Gdańska (im. Lenina), 1945–1996

Po zakończeniu II wojny światowej kluczowe znaczenie dla Polski miała odbudowa przemysłu – w tym ciężkiego – oraz rozwój rodzimego przemysłu stoczniowego i gospodarki morskiej. Największy potencjał produkcyjny zachowały dawne niemieckie stocznie: Stocznia Gdańska oraz Stocznia Schichaua. Po zajęciu byłych niemieckich zakładów produkcji okrętowej Sowietci rozpoczęli wywóz wyposażenia stoczniowego w głąb Związku Radzieckiego. Na mocy porozumienia podpisanego w Moskwie, pomiędzy rządami Polski i ZSRR, stronie radzieckiej przypaść miało w udziale wszystko, co wiązało się z niemiecką produkcją łodzi podwodnych. Równocześnie na bazie dwóch wcześniejszych stoczni niemieckich powstały polskie zakłady okrętowe o nazwach Stocznia nr 1 (dawna Stocznia Cesarska, międzywojenna Stocznia Gdańska i nazistowska Danziger Werft) oraz Stocznia nr 2 (dawna Stocznia Schichaua – Schichau Werft).

STOCZNIOWCY!

OPANUJEMY BUDOWĘ
NOWOCZESNYCH JEDNOSTEK
PEŁNOMORSKICH



*Rozwinniemy Ruch
Współzawodnictwa*

W WALCE O TERMINOWE ODDANIE
DO EKSPLOATACJI NOWYCH STATKÓW

Zarys historii obszaru Stoczni Gdańskiej do ogłoszenia upadłości zakładu w 1996 r.

II. 46. Plakat propagandowy dotyczący współzawodnictwa pracy w stoczniach i ukazujący jednocześnie plany i ambicje w zakresie budownictwa okrętowego oraz rozwoju polskiego przemysłu stoczniowego, aut. NN, lata 40–50. XX w., zbiory PAN BG

Stocznia nr 1, ze względu na lepiej zachowane pochylnie, miała większe możliwości rozpoczęcia prac stoczniowych. Dzięki odbudowie hal, rozbudowie parku maszynowego oraz zwiększeniu stanu liczebnego załogi powstała możliwość podjęcia własnej produkcji okrętowej. W pierwszym okresie jej działalności zrealizowano barki dla Zarządu Portu w Gdańsku oraz nowoczesne stalowe kutry rybackie, których projekt opracowali rodzimi konstruktorzy. Wydobyto zatopione doki pływające i rozpoczęto remonty statków. Realizowano również naprawy maszyn i urządzeń oraz wytwarzano konstrukcje stalowe. W Stoczni nr 2 natomiast realizowano montaż ciągników pochodzących z dostaw UNRRA⁴⁶.

Problemem utrudniającym rozwój stoczni był brak wykwalifikowanych kadr oraz niedobory sprzętowe. W 1945 r. w kraju było niewiele osób z jakimkolwiek doświadczeniem w produkcji okrętowej⁴⁷. Ponadto, na skutek trudnych warunków pracy już w latach 1945–46 dochodzić zaczęło w obu stoczniach do pierwszych strajków robotniczych⁴⁸.

19 października 1947 r. obie stocznie polskie zostały połączone w jeden zakład – Stocznnię Gdańską. Stępkę pod pierwszy pełnomorski statek położono 3 kwietnia 1948 r. Był nim rudowęglowiec *Sołdek*, który zwodowano 6 listopada tegoż roku. Wydarzenie to otworzyło nowy rozdział w historii stoczni i polskiego przemysłu okrętowego, będąc symbolicznym momentem jego narodzin. Natomiast początek lat 50. był okresem intensywnej odbudowy i modernizacji zakładu.

W latach 50. i 60. następowała integracja przestrzenna terenu stoczni oraz intensyfikacja jej produkcji. Oddawano do użytku nowe hale i inne obiekty infrastruktury stoczniowej. Dochodziło jednocześnie do istotnych zmian związanych z produkcją jednostek pływających i wyposażenia okrętowego. Miało to związek z realizacją w coraz szerszym zakresie seryjnej produkcji statków, czego elementem stała się podpisana w 1949 r. umowa dotycząca dostaw towarów między Polską i ZSRR. Od 1950 r. Stocznia Gdańska stała się zgodnie z wytycznymi Ministerstwa Żeglugi głównym polskim eksporterem statków⁴⁹. Produkcja długich serii jednostek umożliwiała opracowanie i zastosowanie określonych standardów technologicznych oraz ułatwiała elastyczne wprowadzanie nowych rozwiązań wytwórczych.

Technologię nitowania, powszechną w stoczni jeszcze w latach 40. i 50. XX w., zastępowało spawanie, a silniki parowe ostatecznie zostały wyparte przez napęd motorowy. Zaczęto także stosować w produkcji montaż na pochylniach całych sekcji statków wraz z elementami wyposażenia i instalacji. Rozpoczęto także budowę własnych kotłów okrętowych, niezbędnych w eksploatacji jednostek pływających oraz wind okrętowych⁵⁰.

46. UNRRA, to skrótowiec nazwy: Organizacja Narodów Zjednoczonych do Spraw Pomocy i Odbudowy (ang. *United Nations Relief and Rehabilitation Administration*). Powstała 9.11.1943 r. w Waszyngtonie. Miała na celu niesienie pomocy wyniszczonym przez II wojnę krajom Azji i Europy.

47. H. Wojciechowski, *Stocznia Gdańska fakty i liczby* (dalej cyt.: *Stocznia Gdańska. Fakty...*), Gdańsk 1968, s. 25; A. Trzeciak, *Stocznia Gdańska. Miejsca...*s. 55.

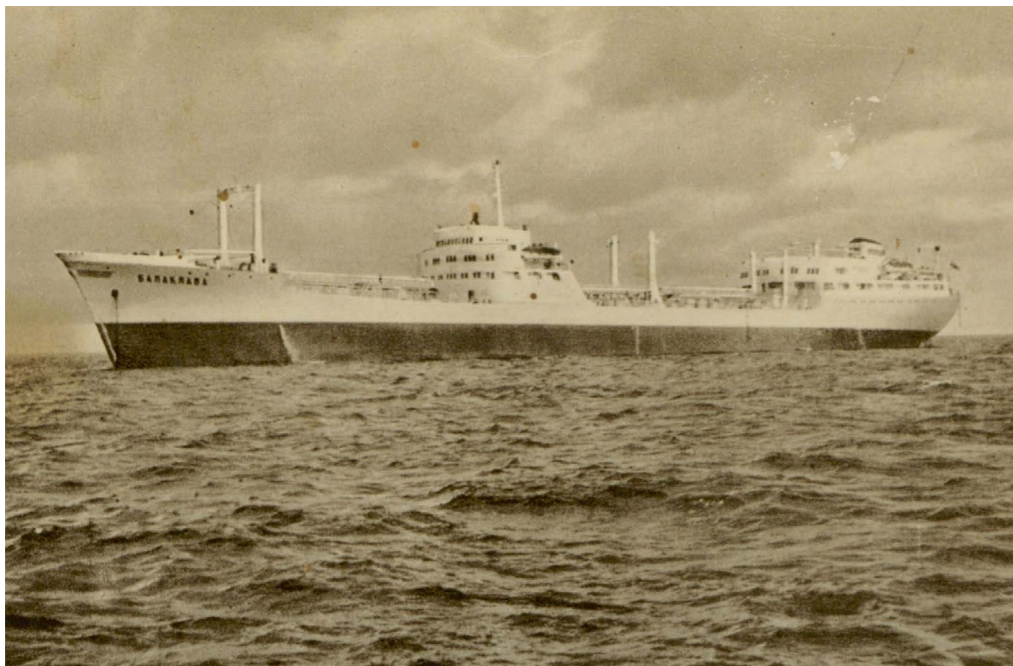
48. A. Trzeciak, *Wybijanie nitów. Walka polityczna w Stoczni Gdańskiej (Stocznia nr 1 i Stocznia nr 2) w latach 1945-1948* [w:] *Historia Stoczni Gdańskiej*, pod. red. K. Knocha, A. Trzeciaka i inn., Gdańsk 2018, s. 100-102; Ibidem, *Gdańsk, stocznia Solidarność...*s. 55; Idem, *Stocznia Gdańska. Miejsca...*s.75.

49. H. Wojciechowski, *Wzrost potencjału produkcyjnego Stoczni Gdańskiej (od oku 1950)*, [w:] *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, (dalej cyt.: *Wzrost potencjału...*), pod. Red. E. Cieślaka, Gdańsk 1972, s. 458-465; A. Trzeciak, A. Nawrocki, *Jak działała Stocznia Gdańska. Zachowane elementy dziedzictwa przemysłowego Stoczni Gdańskiej oraz ich funkcja produkcyjna w latach 70. I 80. XX w.*, Gdańsk 2022, s. 34.

50. Ibidem, s. 34

W latach 50. XX w. otwarto pochylnie do wodowania bocznego na południowym nabrzeżu wyspy Ostrów, a w 1961 r. rozpoczęto własną produkcję silników napędu głównego statków o nazwie Gdańsk. Jednostki napędowe produkowano w stoczni na licencji duńskich zakładów Burmeister und Wein⁵¹.

Stocznia Gdańska realizowała zamówienia, budując różnego typu jednostki. Zdecydowana większość produkcji przeznaczona była dla Związku Radzieckiego. W tym czasie powstawały w stoczni statki do przewozu towarów masowych (tzw. masowce), szczególnie surowców strategicznych – rudy żelaza i węgla: rudowęglowce i węglowce, ale oprócz nich budowano także różnorodne jednostki rybackie, drobnicowce (do przewozu towarów liczonych w sztukach), zbiornikowce i statki do przewozu drewna (tzw. drewnowce). Szczególne miejsce w produkcji stoczni zajmowały bazy rybackie różnych typów, jednostki niezwykle skomplikowane technologicznie⁵².



II. 47. Statek Bałakława – znacząca jednostka w historii Stoczni Gdańskiej. Drugi zbiornikowiec typu B-70. Zaliczał się do największych statków budowanych wówczas w Polsce. Zwodowany w 1961 r. Zawierał w swoim kadłubie milionową tonę nośności statków wyprodukowanych w Stoczni Gdańskiej po 1945 r., fot. M. Wojczys (z Archiwum Stoczni Gdańskiej), ok. 1966, karta pocztowa, zbiory autora

W tym czasie Stocznia Gdańska pod względem wielkości produkcji okrętowej osiągała coraz wyższe miejsce w światowym rankingu. W końcu lat 50. pod względem zbudowanego tonażu zajęła w nim 11 pozycję, a w początkach lat 60. XX wieku wysunęła się już na piąte miejsce w świecie pod względem wielkości tonażu produkowanych statków⁵³. Była w tym czasie największą polską stocznia oraz największym pod kątem skali produkcji cywilnym zakładem okrętowym w bloku wschodnim. Sukcesy nie szły jednak w parze z nowoczesnymi formami produkcji oraz dobrym planowaniem i standardami bezpieczeństwa. 13 grudnia 1961 r. doszło do pożaru na budowanym statku MS Konopnicka. Zginęło wówczas 22 stoczniovców⁵⁴.

51. Ibidem, s. 34; H. Wojciechowski, *Stocznia Gdańska. Fakty...*, s. 54-55

52. Ibidem, s. 40-48

53. Wg. brytyjskiego pisma żeglugowego Glasgow Herald Trade Review Stocznia Gdańska zwodowała w tym roku 32 statki o łącznej nośności 207 200 ton. H. Wojciechowski, *Stocznia Gdańska. Fakty...*, s. 52, przyp. 108. *Stocznia Gdańska* (folder), Gdańsk br. s. 6.

54. Ibidem, s. 59; A. Trzeciak, *Stocznia Gdańska. Miejsca...*, s. 217.

15 kwietnia 1967 r. stoczni nadano imię komunistycznego przywódcy Włodzimierza Lenina. Trzy lata później zakład stał się areną wydarzeń o znaczeniu historycznym. W grudniu 1970 r. stoczniovcy ze Stoczni Gdańskiej zaprezentowali protest przeciw podwyżkom cen żywności, co zapoczątkowało protest, który w krótkim czasie objął całe Wybrzeże. Strajk został brutalnie stłumiony przez oddziały milicji i wojska. Do kolejnych robotniczych wystąpień dochodziło w Stoczni Gdańskiej w latach 1971 i 1976⁵⁵.

W 1971 r. podjęto decyzję o modernizacji stoczni⁵⁶. Równocześnie, w 1974 r., zakład otrzymał w uznaniu za jego wysokie wyniki produkcyjne rządowe odznaczenie – Order Sztandaru Pracy 1 klasy. Działania modernizacyjne miały na celu unowocześnienie Stoczni Gdańskiej i całego polskiego sektora okrętowego oraz podniesienie jego konkurencyjności, ale także zjednanie dla władzy wielotysięcznych załóg stoczniovców, doświadczonych brutalną pacyfikacją strajku w grudniu 1970 r. Jednocześnie pracowników poddawano intensywnej inwigilacji, a często szykanom i politycznej presji.

W Stoczni Gdańskiej pracowało wówczas około 17 000 ludzi, a wraz z pracownikami zakładów kooperujących liczba pracowników przekraczała 20 000 osób. W ramach działań modernizacyjnych realizowanych w latach 70. XX w. rozbudowano infrastrukturę oraz zaplecze techniczne zakładu. M.in. przebudowane zostały pochylnie. By sprostać wymogom budowy coraz większych jednostek, zakupiono potężne żurawie KONE o udźwigu do 150 ton, co umożliwiło wprowadzenie istotnych zmian w procesie produkcji jednostek pływających – montaż bezpośrednio na pochylni coraz większych i cięższych sekcji i całych bloków okrętowych. Dominujące w krajobrazie stoczniovców dźwigi stały się ikonami Stoczni Gdańskiej i Gdańska.

Z powodu uwarunkowań politycznych i gospodarczych lat 70. i 80. XX wieku nie ukończono w pełni planowanej modernizacji zakładu. W sierpniu 1980 r., w odpowiedzi na pogarszającą się w Polsce sytuację ekonomiczną, wybuchł w Stoczni kolejny potężny strajk. Protest objął wkrótce cały kraj. Efektem strajku było zawarcie w Stoczni Gdańskiej, a także w innych zakładach w Polsce, porozumień z delegacjami rządu PRL oraz powstanie Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” – pierwszej o takiej skali i charakterze niezależnej organizacji społecznej w zdominowanym przez komunistyczną Rosję bloku państw. Stocznia stała się dzięki temu rozpoznawalnym na świecie, uniwersalnym symbolem pokojowych dążeń wolnościowych Polaków.

Po wprowadzeniu przez komunistyczne władze w Polsce 13 grudnia 1981 r. stanu wojennego, mającego zniszczyć powstałą rok wcześniej Solidarność, w Stoczni Gdańskiej rozpoczął się protest, po raz kolejny spacyfikowany przez milicję i wojsko. Ze względu na ogłoszenie w kraju strajku generalnego zakład ponownie stał się centrum ogólnopolskiego protestu przeciw komunistycznej dyktaturze⁵⁷.

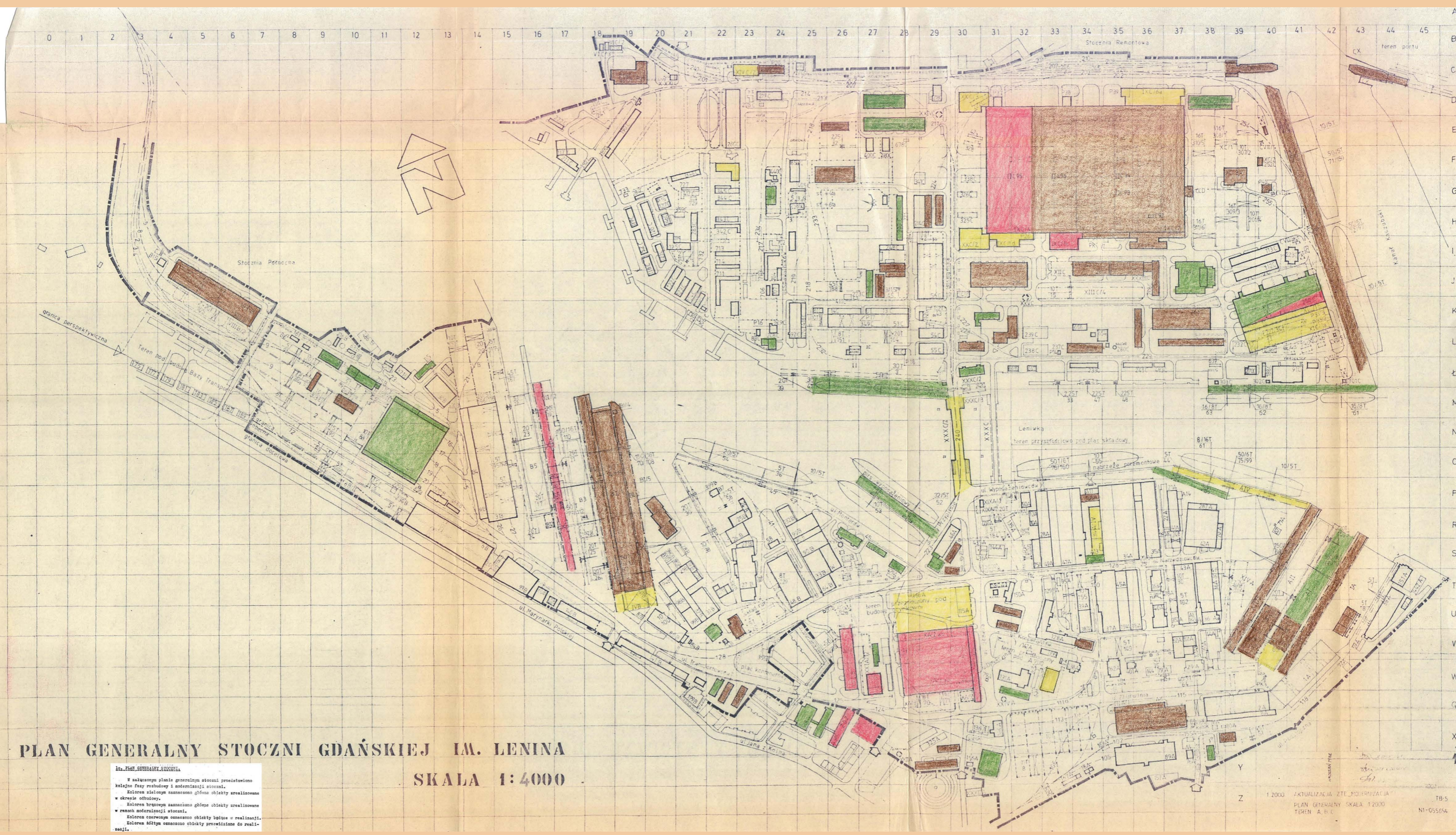
W tym okresie produkcja okrętowa w Stoczni Gdańskiej miała ograniczoną dynamikę. W związku z rozwojem transportu kontenerowego w zakładzie budowano w latach 70. jednostki do ich przewozu – tzw. kontenerowce oraz statki typu ro-ro, służące do przewozu samochodów i towarów na platformach kołowych. W latach 80. i 90. Stocznia Gdańska zyskała renomę jako producent wielu wysokiej klasy jednostek żaglowych⁵⁸.

55. Ibidem, s. 75; Idem, *Gdańsk, stocznia, Solidarność...*, s. 55.

56. *Informacja o modernizacji Stoczni Gdańskiej im. Lenina*, Gdańsk 1985, s. 13. Materiał niepublikowany, kopia w zbiorach autora.

57. A. Trzeciak, *Gdańsk, Stocznia „Solidarność”*, s. 74.

58. A. Trzeciak, A. Nawrocki, op. cit., s. 47-48.



II. 48. Plan obrazujący inwestycje zrealizowane w Stoczni Gdańskiej po roku 1945. Kolorem zielonym oznaczono główne obiekty powstałe podczas powojennej rozbudowy zakładu, kolorem brązowym obiekty zbudowane podczas modernizacji po 1972 r., kolor czerwony oznacza obiekty będące wówczas w trakcie realizacji, zaś kolor żółty obiekty przewidziane do zbudowania, 1983, kopia ze zbioru Z. Tyski, zbiory autora

W 1988 r. w stoczni doszło do kolejnych protestów. Strajki zostały wywołane przez podziemne struktury stoczniowej Solidarności, nieprzerwanie działające w zakładzie w latach 80. Ogólnopolska fala protestów doprowadziła do rozpoczęcia rozmów Okrągłego Stołu pomiędzy władzami a przedstawicielami solidarnościowej opozycji.

W październiku 1988 r. ostatni komunistyczny rząd Mieczysława Rakowskiego postawił Stocznnię w stan likwidacji. Nie powiodły się podejmowane na przestrzeni kolejnych lat próby restrukturyzacji zakładu. Narastające zadłużenie oraz niewypłacalność wobec jego kontrahentów doprowadziły do ogłoszenia w 1996 r. przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy upadłości spółki⁵⁹.



II. 49. Obrady komitetu strajkowego w trakcie strajku w sierpniu 1988 r., fot. J. Bałanda-Rydzewski archiwum ECS

Po upadku stoczni nie przerwano jednak budowy statków. Produkcję przeniesiono na wyspę Ostrów. W 1998 r. majątek zakładu kupiła Trójmiejska Korporacja Stoczniowa, której właścicielami były Stocznia Gdynia S.A. i firma deweloperska EVIP Progress. Zakład przyjął nazwę Stocznia Gdańska – Grupa Stocznia Gdynia S.A. W 2006 r. wydzielono go z grupy stoczniowej. Przyjął wówczas nową nazwę: Stocznia Gdańsk S.A. Część jej aktywów przejęła rządowa Agencja Rozwoju Przemysłu (ARP), jednak przez lata właścicielem pakietu większościowego był ukraiński koncern ISD Polska. W 2018 r. posiadaczem 100% akcji przedsiębiorstwa, a poprzez to pełnej kontroli właścicielskiej, została ARP należąca do Skarbu Państwa. W 2021 r. poprzez połączenie podmiotów zakład powrócił do historycznej nazwy Stocznia Gdańska. Obecnie jest ona częścią Grupy Stoczniowej Baltic, która specjalizuje się w budowie wież dla elektrowni wiatrowych. Część terenu wyspy Ostrów, należąca w przeszłości do Stoczni Gdańskiej, jest obecnie własnością Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej⁶⁰.

II. 50. Zdjęcia pracowników Stoczni Gdańskiej – uczestników strajków, które znajdują się w instalacji powstałej z przemysłowych metalowych skrzynek. Stanowi ona część wystawy stałej Europejskiego Centrum Solidarności, fot. A. Trzeciak, 2023, zbiory autora

59. A. Trzeciak, *Stocznia Gdańska. Miejsca...*, s. 51

60. A. Trzeciak, A. Nawrocki, *op. cit.*, s. 35.



3 **Zarys przemian przestrzennych i własnościowych w obszarze historycznego zakładu po 1996 r.**

Już na początku lat 90. XX w., ze względu na trudną sytuację Stoczni Gdańskiej, pojawiły się koncepcje wykorzystania jej terenów na inne cele, np. włączenia dawnych terenów stoczniowych w tkankę miasta. W 1994 r. władze wciąż jeszcze działającego przedsiębiorstwa oraz władze miejskie zleciły specjalistom z Politechniki Gdańskiej pod kierunkiem prof. Mieczysława Kochanowskiego opracowanie studium zagospodarowania północnej części Śródmieścia Gdańska, obejmującej tereny Stoczni Gdańskiej. W opracowaniu tym znalazły się między innymi koncepcje nowego ukształtowania przestrzeni historycznego zakładu – w tym m.in. nowego przebiegu planowanej już w latach 50. XX w. arterii transportowej przecinającej jej teren – późniejszej ul. Nowej Wałowej (obecnie ul. Ks. Jerzego Popiełuszki)⁶¹ oraz poprowadzenie bulwaru nadwodnego od Długiego Pobrzeża, aż do obszaru stoczni, jak również ukształtowanie nowych układów przestrzeni publicznych, które miały połączyć obszary miejskie z Martwą Wisłą.

Efektom tych działań stała się koncepcja stworzenia bulwaru miejskiego, tak zwanej Drogi do Wolności (mającej przebiegać po śladzie ulic stoczniowych Główniej i Mostowej) oraz przedłużenia miejskiej ul. Heweliusza w stronę stoczniowego Basenu Dokowego. Te zaproponowane wówczas rozwiązania znacząco wpłynęły na obecne ukształtowanie terenu historycznej Stoczni Gdańskiej. Równoległe z opracowaniem studium trwały prace związane z ukształtowaniem przestrzennym rejonu placu Solidarności. W późniejszym okresie obszar objęty planami rozszerzono. W 2000 r. prace nad koncepcją dla tego terenu przejęło nowo utworzone Biuro Rozwoju Gdańska⁶².

W 1996 – roku ogłoszenia upadłości Stoczni Gdańskiej – zdecydowano o podziale funkcjonalnym jej terenów. Funkcję stoczniową skoncentrowano na wyspie Ostrów. Był to od tego momentu jedyny obszar funkcjonowania podmiotu produkcyjnego, jakim pozostała Stocznia Gdańsk – Grupy Stocznia Gdynia SA, a następnie Stocznia Gdańsk S.A. Najstarsze obszary historycznej Stoczni, leżące na lewym (południowym) brzegu Martwej Wisły, przejęła natomiast spółka Synergia 99. Została ona powołana w grudniu 1998 r. przez Stocznnię Gdynia, ówczesnego właściciela terenów Stoczni Gdańskiej. Podział miał być elementem działań restrukturyzacyjnych, które zakładały obniżkę stałych kosztów zakładu. Zadaniem Synergii 99 była realizacja planu restrukturyzacji najstarszych terenów Stoczni Gdańskiej i włączenia ich w przestrzeń miejską w celu stworzenia na tym obszarze nowoczesnego centrum biznesowo-mieszkalnego, określanego jako nowe gdańskie *city*. Firma Synergia 99 przejęła te elementy majątku Stoczni, które uznano za

61. Była to próba nowego trasowania ciągu ulicznego pod tą samą nazwą, wg wcześniejszych planów (był to Plan Zagospodarowania Śródmieścia Gdańska opracowany w końcu lat 60. XX w.) biegnącego śladem ul. Wałowej.

62. P. Lorens, J. Lipiński, *Młode Miasto. Laboratorium miejskich procesów rozwojowych*. Warszawa 2016, s. 168-178.

zbędne w produkcji stoczniowej. Sama Stocznia Gdańska wniosła aportem do Synergii 99 sp. z o. o. m.in. 73 hektarów gruntu, stając się większościowym udziałowcem spółki. W lutym 2000 r. firma spłaciła Stocznnię Gdańską. W tym samym roku kontrolę nad Synergią 99 przejęły amerykańskie fundusze inwestycyjne EEF Investment I oraz EEF II, które zaproszone zostały do współpracy w tym projekcie przez Stocznnię Gdynia⁶³. Objęły one w posiadanie 67% udziałów majątku, zaś Stocznia Gdynia zachowała 33%. W listopadzie 2003 r. Stocznia Gdynia przekazała swoje udziały firmie Evip Progres w ramach rozliczeń⁶⁴.

W 2000 r. przy współpracy z firmą urbanistyczną z USA: Sasaki Associates oraz specjalistów z Politechniki Gdańskiej opracowano kolejny projekt przekształceń obszaru stoczni – tzw. Vision Masterplan. W następnych latach trwał proces konsultacyjny wypracowanych rozwiązań, w którym brali udział specjaliści z całego świata. Jednocześnie zespół Jacka Dominiczaka przeprowadził analizę systemu siatek urbanistycznych, w oparciu o które określone być mogły zasady komponowania przestrzeni.

W latach kolejnych pojawiały się następne wersje masterplanu: koncepcja układu przestrzennego najstarszej części obszaru Stoczni Gdańskiej (tzw. obszar A – dawna niemiecka Stocznia Cesarska i międzywojenna Stocznia Gdańska), oparta o cztery główne place, dwie osie północ-południe oraz dwie osie poprzeczne wschód-zachód. W oparciu o te prace studialne w roku 2004 opracowano koncepcję zagospodarowania obszarów stoczniowych, a na jej podstawie: zapisy dwóch miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, stanowiących do dnia dzisiejszego podstawę do przekształceń i inwestycji na tym obszarze⁶⁵.



II. 51. Widok na ul. Nową Wałową – obecnie ks. J. Popiełuszki, biegnącą przez tereny stoczniowe, fot. A. Trzeciak, 2017, zbiory autora

63. *Prokuratura i UOP badają polsko-amerykańską spółkę*, Gdańsk Nasze Miasto, 12.05.2001, <https://gdansk.naszemiasto.pl/prokuratura-i-uop-badaja-polsko-amerykanska-spolke/ar/c1-5318461> (dostęp 10.10.2025).

64. P. Lorens, J. Lipiński, op. cit., s. 168-178

65. Ibidem, s. 168-178

Dwa plany zagospodarowania przestrzennego obejmujące tereny dawnej Stoczni Gdańskiej zostały opublikowane w listopadzie 2004 r. Głównymi elementami kształtującymi przestrzeń miały stać się ulica Nowa Wałowa, obecnie księdza Popiełuszki, oraz tak zwana Droga do Wolności z Placem Solidarności. Te ostatnie miały stać się przestrzenią publiczną obejmującą najważniejsze symboliczne dominanty obszaru – Pomnik Poległych Stoczniovców 1970, historyczną Bramę nr 2, Salę BHP oraz rejon obecnego Placu Porozumienia Gdańskiego i budynku dyrekcyjnego Stoczni Gdańskiej wraz z przyczółkiem mostu pontonowego na wyspę Ostrów. Jedną z istotnych wad przyjętych planów były zbyt ogólne ustalenia w zakresie kształtowania zabudowy – np. brak ograniczeń jej wysokości. Miały one w założeniu stworzyć elastyczne ramy dla tego procesu. W efekcie doprowadziły jednak do niejasności i konfliktów⁶⁶.

W roku 2006 wraz z przekształceniami własnościowymi firmy Synergia 99 nowym właścicielem części terenu Stoczni Gdańskiej – jej Obszaru A – stała się duńska firma Baltic Property Trust (BPTO), która zleciła opracowanie kolejnego masterplanu. Przyjęte w nim założenia w wielu miejscach stanowiły uszczegółowienie i doprecyzowanie tych wcześniejszych. Równocześnie własne propozycje kształtowania terenu prowadził drugi z kluczowych właścicieli obszarów postoczniowych, firma Drewnica Development (obecnie Stocznia Centrum Gdańsk)⁶⁷.

Wszystkie podejmowane do tej pory prace planistyczne miały jednak zasadniczą wadę. Był nim brak kompleksowej wizji obejmującej cały obszar historycznej Stoczni Gdańskiej z uwzględnieniem kontekstu bezpośredniego otoczenia. Kolejnym istotnym brakiem było niepodjęcie na poziomie prac studialnych głębszej analizy i rozpoznania składników istniejącego w obszarze historycznej Stoczni Gdańskiej wielowarstwowego dziedzictwa kulturowego. Opracowania w tym zakresie zlecone przez właściciela terenu, powstałe w końcu lat 90. XX w. i zrealizowane przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, objęły jedynie część terenów Stoczni Gdańskiej – jej Obszar A (czyli d.Stocznnię Cesarską) Zawarte w nich zapisy umożliwiły także rozbiórkę niektórych ważnych historycznych obiektów stoczniowych⁶⁸. W tym czasie nie pokuszono się nawet o opracowanie kompletnej ewidencji wszystkich zabytkowych elementów znajdujących się na całym terenie stoczni.

66. Przykładem jest kompleks biurowo mieszkaniowy pod nazwą Bastion Wałowa zrealizowany w latach 2016-2020 przez spółkę LC Corp, będący jedną z najbardziej kontrowersyjnych inwestycji ostatnich lat w Gdańsku. To cztery masywne, siedemnastokondygnacyjne budynki, których forma miała w założeniu dewelopera wpisywać się „w estetykę śródmiejskiej zabudowy Gdańska”. Finalnie powstały obiekty, które w sposób rażąco odcinają się od zabudowy i charakteru otoczenia. Warto dodać, że w bezpośrednim sąsiedztwie nowych gmachów znajduje się niezwykle ciekawa i ważna realizacja - budynek przychodni przy ul. Wałowej, dzieło znanego architekta Adolfa Bielefeldta (1876-1934) utrzymane w stylizyce tzw. ekspresjonizmu ceglanoego. Jak słusznie napisano o nowej inwestycji w petycji skierowanej do Leszka Czarneckiego, głównego udziałowca spółki LC Corp: „zapropozowane rozwiązania architektoniczne i urbanistyczne, choć zgodne z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, bardziej pasują do modernistycznych przedmieść, niż do śródmieścia Gdańska”. M. Adamkiewicz, *Kontrowersje wokół Bastionu Wałowa w Gdańsku. Do kogo kierować pretensje?*, „Dziennik Bałtycki”, wyd. internetowe, 5.02.2016 (dostęp: 22.12.2025).

67. Więcej nt. kolejnych podejść projektowych do procesu kształtowania przestrzeni Stoczni Gdańskiej zawarto w publikacji P. Lorensa i J. Lipińskiego, *Młode Miasto. Laboratorium miejskich procesów rozwojowych*, Warszawa 2016. Ponadto wskazać należy opracowania J. Lewickiego i P. Lorensa *Młode Miasto Gdańsk. Zasady kształtowania przestrzeni dawnej Stoczni Gdańskiej w kontekście wartości zabytkowych i wytycznych konserwatorskich*. Warszawa 2018 oraz A. Orchowska, A. Woźniakowski, *Ekspertyza określająca dopuszczalny zakres ingerencji inwestycyjnej na terenie zespołu zabytkowego dawnej Stoczni Gdańskiej w Gdańsku w kontekście zachowania krajobrazu kulturowego oraz ochrony wartości dziedzictwa materialnego i niematerialnego tego obszaru, miejsca proponowanego do wpisu na Listę Światowego Dziedzictwa*, Gdańsk 2019.

68. Na przykład gmachu stoczniowej odlewni, stanowiącej wraz z budynkiem formiarni ważny kompleks stoczniowego zakładu Budowy Silników i Wydziału Odlewniczego S1. Wyburzenie tego gmachu spowodowało istotny uszczerbek w zakresie spójności zespołu poprzemysłowego oraz stoczniowego dziedzictwa i przestrzeni. Ten ciekawy przemysłowy obiekt był niezwykle barwnie opisywany już przez Jana Kilarńskiego w publikacji *Gdańsk z cyklu Cuda Polski*, wydanej w 1937 r. w Poznaniu. W książce zamieszczona rzadkie zdjęcia prac odlewniczych. Stoczniowa odlewnia była także miejscem, w którym zaczynały się często robotnicze protesty. *Opinia konserwatorska dotycząca oceny podstawowych wartości zabytkowych wybranych budynków na terenie Stoczni Gdańskiej S.A.*, t. I-II, oprac.: W. Gruszkowski, I. Berent, J. Czyszek, R. Hirsch, K. Krzempek, A. Macur, B. Nagadowski, J. Szczepański, Gdańsk 1999; J. Kilarński, *Gdańsk*, Poznań 1937, s. 216-219.

Brak ten uzupełniono dopiero w latach 2013–2014 w ramach prac przygotowawczych do objęcia terenów stoczniowych formułą ochrony w postaci parku kulturowego, która ostatecznie została jednak zaniechana⁶⁹. Jednocześnie nie pojawiły się w tym czasie żadne prace szerzej ujmujące kwestie wielowarstwowego materialnego i niematerialnego dziedzictwa obecnego w obszarze objętym projektowaniem, jak również zawierające głębszą analizę oraz interpretację tej spuścizny⁷⁰. W tym sensie prace planistyczne obejmujące jeden z najważniejszych obszarów symbolicznych i przestrzeni dziedzictwa kulturowego Polski, odbywały się przy prawie całkowitym braku kompetentnych, pogłębionych opracowań z zakresu historii i dziedzictwa kulturowego całego obszaru Stoczni Gdańskiej oraz jego wartości i interpretacji.⁷¹



II. 52. Rozbiórka jednej z ciekawszych hal stoczniowych – hali 1A, wchodzącej w skład Wydziału Budowy Kadłubów K-2, a wcześniej hali wyposażeniowej Stoczni Cesarskiej (Pfundgrabenhalle) wykorzystywanej min. w procesie produkcji pierwszych U-Bootów, fot. M. Szłaga, z cyklu pt. *Paskudne Pocztówki*, 2012, zbiory autora

Wypracowane w trakcie opisanych wyżej prac planistycznych rozwiązania stały się podstawą do nowej organizacji przestrzennej terenów historycznej Stoczni Gdańskiej. Brak pełnej dokumentacji o charakterze konserwatorskim (co skutkowało brakiem jasno zdefiniowanej ochrony prawnej historycznych obiektów) spowodował w kolejnych latach fale rozbiórek i wyburzeń obiektów stoczniowych. Inną z przyczyn był także brak skryształizowanej koncepcji ochrony elementów dziedzictwa Stoczni, jak również powszechny wówczas niewysoki, ale rosnący na skutek inicjatyw społecznych i instytucjonalnych, poziom wrażliwości na dziedzictwo stoczniowe.

69. Autor miał okazję koordynować pracę nad ewidencją zabytków stoczniowych, którą przeprowadził Wydział Muzealno-Archiwalny Europejskiego Centrum Solidarności w latach 2013–2014. ECS sfinansowało ten projekt.

70. Opracowaniem stanowiącym jedynie analizę zabytkoznawczą obiektów znajdujących się jedynie na Obszarze A Stoczni Gdańskiej jest pochodząca z 1999 r. opinia konserwatorska, przywołana w przypisie 68. Jak wspomniano ma ona jednak wiele braków, zawiera także uogólnienia i kontrowersyjne rekomendacje dopuszczające wyburzenia niektórych stoczniowych budynków.

71. Dopiero w 2015 r. Polski Komitet Narodowy ICOMOS opracował na zlecenie Gminy Miasta Gdańska ekspertyzę pt. Studium wyboru form ochrony konserwatorskiej terenów i obiektów postoczniowych w Gdańsku. W. Affelt, T. Błyskosz, M. Gawlicki, Studium wyboru form ochrony konserwatorskiej terenów i obiektów postoczniowych w Gdańsku, red. M. Gawlicki, Gdańsk 2015.



II. 53. Rozbiórka stoczniowej kotłowni, fot. M. Szłaga, z cyklu pt. *Paskudne Pocztówki*, 2012, zbiory autora

Przykładem silnej ingerencji w przestrzeń dziedzictwa była z kolei budowa ulicy tzw. Nowej Wałowej. Realizacja tego infrastrukturalnego projektu także wiązała się z wyburzeniem cennych stoczniowych obiektów. W dodatku ulica podzieliła historyczny obszar Stoczni. Inwestycja ta do dziś pozostaje jedną z najbardziej kontrowersyjnych, jakie zostały przeprowadzone w obszarze historycznej Stoczni.



II. 54. Budynek biura projektowego od strony ul. Jana z Kolna - fotografia z lat 70. XX w. fot. NN, źródło: Fotopolska



II. 55. Rozbiórka stoczniowej kotłowni, fot. M. Szlaga, z cyklu pt. *Paskudne Pocztówki*, 2012, zbiory autora

Proces wyburzeń zabytkowych obiektów stanowił widoczny, negatywny element przemian przestrzennych terenu historycznej Stoczni Gdańskiej w ostatnich latach. Wiele z wyburzeń stoczniowych obiektów spotykało się z silnymi reakcjami społecznymi. Po wyburzeniu w rocznicę wprowadzenia stanu wojennego jednej z hal dawnego wydziału „rurarskiego” W2, w której pracowała Anna Walentynowicz, do prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej skierowana została petycja o objęcie Stoczni ochroną w formie wpisu na listę pomników historii. Proces ten dokonał się ostatecznie w roku 2018, w którym Stocznia Gdańska, w związku z przypadającą wówczas rocznicą stulecia niepodległości, znalazła się na tej liście na miejscu setnym.

Dziś, w trwającej wciąż debacie na temat rozwiązań urbanistycznych, architektonicznych, estetycznych oraz organizacji przestrzeni stoczniowej – przyszłej dzielnicy miejskiej, jak również jej funkcjonowania, jedną z najistotniejszych spraw pozostaje kwestia zachowania dziedzictwa, jego właściwej interpretacji i wykorzystania dla dobra mieszkańców oraz osób przybywających tu z potrzeby emocjonalnej czy turystycznej. Zachowanie pamięci o Stoczni Gdańskiej oraz kształtowanie tożsamości miejsca i społecznej wrażliwości wobec jej spuścizny to jedne z najczęściej artykułowanych potrzeb szeroko pojętego grona interesariuszy i opinii publicznej. Kwestie te mają także duże znaczenie w kontekście promocji Gdańska.

W ostatnich latach miały miejsce także udane realizacje w zakresie rewitalizacji stoczniowych zabytków. Zaliczyć należy do nich adaptację kilku ważnych budynków. W efekcie tych działań zabytki otrzymały nowe życie. Jako pierwszy wyremontowany został budynek historycznej Sali BHP. Obecnie funkcjonuje w nim Fundacja Promocji Solidarności, która m.in. opiekuje się ekspozycją, tak zwanym Muzeum Sali BHP. W obiekcie organizowane są ponadto wystawy, wydarzenia artystyczne czy spotkania⁷².

72. A, Trzeciak, *Stocznia Gdańska. Miejsca...*, s. 117-119



II. 56. Gmach dyrekcji po renowacji w dniu otwarcia 2 września 2020, fot. G. Mehning, źródło: gdansk.pl

Kolejnym obiektem, na który warto zwrócić uwagę, jest budynek dawnej dyrekcji Stoczni Gdańskiej (o historycznym stoczniowym numerze ewidencyjnym 128A). Jego kompleksowa rewitalizacja, która odbywała się pod nadzorem Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków zakończyła się w roku 2020. Dzięki temu oddany został nowym użytkownikom jeden z najważniejszych budynków Stoczni.⁷³

Dzięki modelowej renowacji szansę na nowe życie otrzymała także dawna strażacka remiza stoczniowa (150A), położona tu z obok dawnej dyrekcji, przy Placu Porozumienia Gdańskiego. Obiekt, w którym funkcjonowała jeszcze do niedawna restauracja i winiarnia czeka obecnie na nowe zagospodarowanie.⁷⁴ W jego wnętrzu oglądać można liczne zachowane, oryginalne detale. Rewitalizacja budynku dyrekcyjnego oraz remizy stwarza szansę, że po modernizacji samego placu właściwą formę i oprawę uzyska jedna z najbardziej reprezentacyjnych i najważniejszych historycznie przestrzeni Stoczni Gdańskiej.

73. Renowację i adaptację budynku na przestrzenie biurowe i konferencyjne spełniające współczesne standardy wykonano w latach 2019-2020 wg proj. Roark Studio. Oficjalny portal Miasta Gdańska, 03.09.2020, <https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Zakonczono-renowacje-zabytkowego-budynku-Dyrekcji-Stoczni-Gdanskiej,a,178306> (dostęp 11.02.2026). Fot. z relacji prasowej dołączonej do artykułu. Realizację nominowano do nagrody dla Najlepszej Gdańskiej Realizacji Architektonicznej za lata 2020-2021 w kategorii obiektów rewitalizowanych. Inwestor Stocznia Gdańska Development Sp z o. o.; wykonawca TPS Reapolis; projekt remontu i przebudowy ARCH DECO (główny projektant arch. Zbigniew Reszka); projekt wnętrz ROARK Studio. Oficjalny portal Miasta Gdańska, *Sześć nagród dla najlepszych gdańskich realizacji architektonicznych lat 2020 -21* (dostęp 11.02.2026).

74. W marcu 2021 ogłoszono otwarcie w dawnej remizie winiarni i restauracji Roberta Mielżyńskiego, który miał obiekt dzierżawić przez 10 kolejnych lat. <https://stoczniaesarska.pl/pl/news/robert-mielzynski-podejmie-gosci-na-stoczni/Ostatecznie-jednak-już-w-marcu-2025-lokal-zamknięto>. A. Olkowska, *Fala zamknięć w Trójmieście: 10 restauracji, w których już nie zjecie*, *Trojmiasto.pl* 3.03.2025, <https://www.trojmiasto.pl/kulinarial/Fala-zamkniec-w-Trojmiescie-10-restauracji-w-ktorych-juz-nie-zjecie-n199568.html> (dostęp 11.02.2026).



II. 57. Remiza strażacka przed renowacją (wrzesień 2019), fot. Stocznia Cesarska Development, źródło: gdansk.pl

W 2023 roku oddano do użytku pod nazwą Montownia poddany adaptacji majestatyczny gmach magazynu głównego na terenie A (89A). Na górnych kondygnacjach powstały wnętrza mieszkalne w formule loftów serwisowanych i sale konferencyjne, zaś na parterze rozległy *food hall*. Realizację uhonorowano szeregiem nagród, w tym tytułami Zabytek Zadbane w konkursie MKiDN z 2024 i Najlepsza Gdańska Realizacja Architektoniczna za lata 2022-2023.⁷⁵

Obecnie na terenie Stoczni Gdańskiej działa wielu właścicieli, co nie ułatwia spójnego planowania także w wymiarze dbałości o dziedzictwo kulturowe obszaru. Jednym z większych, posiadających 16 hektarów historycznego terenu, jest spółka Stocznia Cesarska Development, utworzona przez dwa belgijskie podmioty deweloperskie – firmy Alides i Revive. Drugim podmiotem jest Stocznia Centrum Gdańsk (SCG).

Należy podkreślić, iż ważnym czynnikiem rewitalizacji przestrzeni stoczniowej była i pozostaje kultura. Na macierzystym, najstarszym terenie Stoczni Gdańskiej powstało w ostatnich latach wiele nowych inwestycji i miejsc związanych z kulturą, rozrywką i rekreacją. Działają tu m.in. instytucje kultury, takie jak wspomniane Muzeum Sali BHP, Europejskie Centrum Solidarności czy Nowe Muzeum Sztuki NOMUS, oddział Muzeum Narodowego w Gdańsku, pracownie artystyczne, galerie sztuki, kluby muzyczne, restauracje. Przestrzenie te tworzą niezwykle potrzebną i użyteczną społecznie tkankę historycznego obszaru. W znacznej mierze dzięki nim stoczniowa przestrzeń ożywa. Instytucje te są także operatorami ważnych składników dziedzictwa stoczni – spuścizny wolnościowo-solidarnościowej i artystycznej, związanej min. z działalnością artystyczną w Stoczni Gdańskiej po 1945 oraz sztuką niezależną, obecną w tej przestrzeni od końca lat 90. XX w.

Nadal brakuje jednak miejsca ukazującego w pełnej skali przemysłową historię Stoczni Gdańskiej i polskiego przemysłu stoczniowego. Gdańsk, ze swoją bogatą stoczniową spuścizną czeka wciąż na swój czas, choć koncepcja utworzenia Muzeum Stoczni Gdańskiej pojawiła się już kilka dekad temu – w jubileuszowym roku 1965, kiedy świętowano dwudziestolecie narodzin polskiego

75. Nagroda w kategorii Obiekty rewaloryzowane dla Rayss Group, Euro Styl i Euro Styl Construction. M. Wantoch-Rekowski (red.), *Najlepsza Gdańska Realizacja Architektoniczna V Edycja 2022-2023*, Gdańsk 2025, s. 16.



II. 58. Remiza strażacka po renowacji (grudzień 2021). Realizacja otrzymała tytuł Zabytek Zadbane w konkursie MKiDN z 2022 r., fot. Stocznia Cesarska Development, źródło: gdansk.pl



II. 59. Budynek 89A - dawny magazyn główny obszaru A - po renowacji i adaptacji na lokale mieszkalne, sale konferencyjne i zespół lokali gastronomicznych - food hall "Montownia". Realizacja otrzymała w 2024 r. tytuły: Zabytek Zadbane - w konkursie MKiDN oraz Najlepsza Gdańska Realizacja Architektoniczna 2022-2023 - w konkursie miasta Gdańska. Ilustracja z publikacji pokonkursowej Biura Architekta Miasta, fot. M. Wantoch-Rekowski, zbiory BAM,

przemysłu okrętowego, a powróciła w końcu lat 90. XX w., podczas procesu upadłościowego historycznej stoczni, kiedy powstawały nowe koncepcje zagospodarowania jej terenu. Był to dobry moment, by zachować i zabezpieczyć cenne stoczniowe dziedzictwo techniczne i przemysłowe Gdańska. Niestety, moment ten został bezpowrotnie utracony. Stoczniowe wyposażenie – liczne cenne zabytki techniki – jak maszyny czy urządzenia pochodzące z różnych okresów historii uległy niemal całkowitemu rozproszeniu⁷⁶.



II. 60. Widok z mostu pontonowego na kanał stoczniowy – Martwą Wisłę oraz zespół zachowanych stoczniowych żurawi KONE oraz zabudowania dawnego wydziału K-3 Stoczni Gdańskiej, fot. A. Trzeciak, 2023, zbiory autora

Po upadku Stoczni Gdańskiej funkcja produkcyjna została częściowo utrzymana na jej najstarszym terenie. Produkcja okrętowa nadal była i jest realizowana na terenie dawnego Wydziału Montażu Kadłubów K3 (Obszar B Stoczni Gdańskiej, dawniej Stocznia Schichaua), także należącego wcześniej do spółki Synergia 99. Do 2019 r. działał tu Zakład Nowych Budów gdyńskiej Stoczni Remontowej Nauta. W 2022 r. teren ten wraz z zachowaną infrastrukturą stoczniową poprzez wykup udziałów w spółce Synergia 99, należących do Polskiej Grupy Zbrojeniowej SA., przejęty został przez duńską Stocznnię Karstensen (Karstensen Shipyard Poland). Dawne pochylnie Stoczni Gdańskiej wciąż wykorzystywane są w produkcji stoczniowej – głównie do budowy bardzo nowoczesnych trawlerów rybackich.

II. 61. Po prawej. Wnętrze food hallu w przyziemiu budynku 89A. Ilustracja z publikacji pokonkursowej Biura Architekta Miasta, fot. M. Wantoch-Rekowski, zbiory BAM,

⁷⁶ Pozostały jedynie min. pochodząca z końca XIX w. prasa kuźnicza w budynku kuźni, część suwnic halowych oraz dźwigów. A. Trzeciak, A. Nawrocki, op. cit., s. 192.



4

Przegląd wybranych inicjatyw w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego Stoczni Gdańskiej, jego promocji i popularyzacji

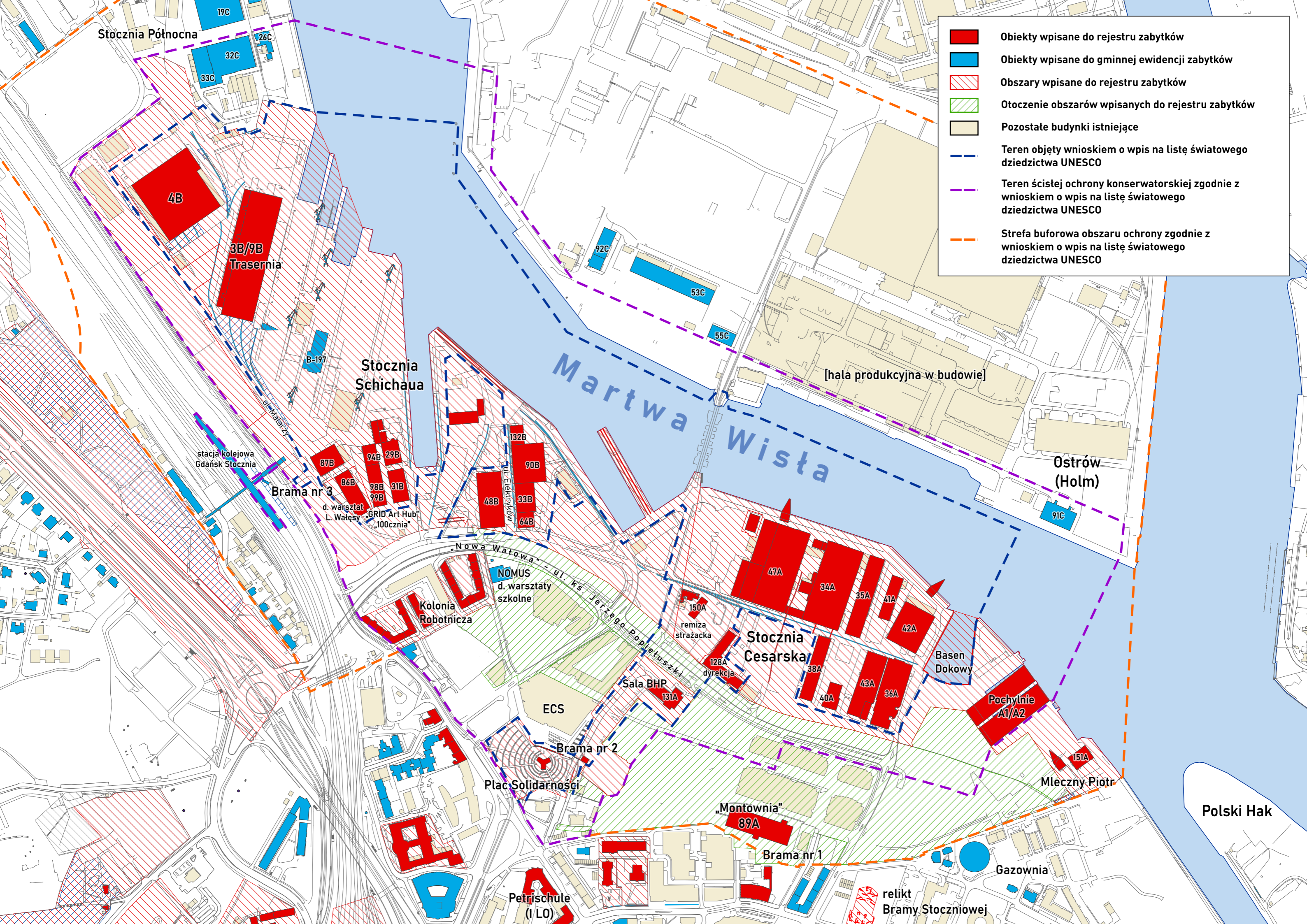
Od chwili upadku Stoczni Gdańskiej miało miejsce wiele inicjatyw związanych z ochroną, badaniem i promocją jej dziedzictwa. Choć często akcje te miały wyraźne społeczne oddziaływanie, to podejmujące je osoby czy podmioty nie były w stanie realnie wpłynąć na zachowanie i ochronę stocznioowego dziedzictwa. Warto jednak choć pokrótce przyjrzeć się tym inicjatywom. Można je podzielić na kilka kategorii i etapów.

Po pierwsze miały miejsce działania o charakterze formalnoprawnym, w zakresie ochrony dziedzictwa w kontekście Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, po drugie działania społeczne podejmowane przez osoby prywatne i organizacje pozarządowe, po trzecie nareszcie inicjatywy realizowane przez instytucje.



II. 62. Budynek dawnej szkoły zawodowej Stoczni Schichaua, później warsztatów szkolnych Stoczni Gdańskiej. Potem mieścił się tam Instytut sztuki Wyspa. Obecnie w budynku działa Nowe Muzeum sztuki NOMUS – oddział Muzeum Narodowego w Gdańsku. Jedna z ważniejszych instytucji kultury w przestrzeni stoczni i w Gdańsku, fot. A. Trzeciak, 2017, zbiory autora

II. 63. Na kolejnych stronach: istniejące formy ochrony zabytków Stoczni Gdańskiej oraz granice ochrony zaproponowane we wniosku do wpisu na listę światowego dziedzictwa UNESCO, opr. W. Chmielewski, zbiory BAM



- Obiekty wpisane do rejestru zabytków
- Obiekty wpisane do gminnej ewidencji zabytków
- Obszary wpisane do rejestru zabytków
- Otoczenie obszarów wpisanych do rejestru zabytków
- Pozostałe budynki istniejące
- Teren objęty wnioskiem o wpis na listę światowego dziedzictwa UNESCO
- Teren ścisłej ochrony konserwatorskiej zgodnie z wnioskiem o wpis na listę światowego dziedzictwa UNESCO
- Strefa buforowa obszaru ochrony zgodnie z wnioskiem o wpis na listę światowego dziedzictwa UNESCO

Stocznia Północna

19C
26C
32C
33C

4B

3B/9B
Trasernia

B-197

Stocznia
Schichaua

Martwa
Wisła

[hała produkcyjna w budowie]

Ostrów
(Holm)

stacja kolejowa
Gdańsk Stocznia

Brama nr 3

d. warsztat
L. Wałęsy
„GRID Art Hub”
„100cznia”

87B

94B

29B

31B

132B

90B

48B

33B

64B

„Nowa Wałowa” - ul. ks. Jerzego Popiełuszki

NOMUS
d. warsztaty
szkolne

Kolonia
Robotnicza

150A
remiza
strażacka

Stocznia
Cesarska

47A

34A

35A

41A

42A

Basen
Dokowy

Pochylnie
A1/A2

ECS

Sala BHP

128A
dyrekcja

38A

43A

36A

Brama nr 2

Plac Solidarności

Mleczny Piotr

„Montownia”
89A

Brama nr 1

Gazownia

Petrishule
(I LO)

relikw
Bramy Stoczniowej

Polski Hak



II. 64. Plac Solidarności wraz z Pomnikiem Poległych Stoczniovców i gmachem ECS. Widoczna również Brama nr 2 i biuro przepustek oraz obrysy nieistniejących budowli: stołówki i przychodni, fot. J. Zulewski, 2024, zbiory BAM

Do pierwszej grupy z pewnością zaliczyć można działania podejmowane przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków. W końcu lat 90. opracowano karty ewidencyjne dla części stoczniowych zabytków i obiektów Stoczni Gdańskiej, a także jej wyposażenia (tzw. *białe karty*). Działania te objęły jednak tylko najstarszy teren stoczniowy – Obszar A Stoczni Gdańskiej czyli dawną Stocznnię Cesarską. W roku 1999 do rejestru zabytków wpisane zostały najważniejsze obiekty stoczniowe związane z historią Solidarności – Plac Solidarności z Pomnikiem Poległych Stoczniovców 1970, Sala BHP oraz Brama nr 2. Ten ostatni obiekt został jednak wpisany bez budynku portierni – biura przepustek, na którym w Sierpniu '80 wywieszono tablice z historycznymi 21 postulatami strajkujących załóg.

Działania związane z objęciem pozostałych obiektów i terenów Stoczni Gdańskiej ochroną poprzez wpis do rejestru kontynuowane były dopiero niemal 20 lat później. Wcześniej, w latach 2013–2014, po fali rozbiórek stoczniowych obiektów, przeprowadzono spis z natury zabytków stoczniowych. Realizowało to Europejskie Centrum Solidarności, a koordynatorem tego zadania był piszący te słowa. Na podstawie stworzonej wówczas dokumentacji opisowej i graficznej część obiektów stoczniowych wpisana została do gminnej i wojewódzkiej ewidencji zabytków. Spotkało się to z negatywną reakcją i protestami części właścicieli terenu. W wyniku postępowania sądowego wniesione skargi oddalono. W roku 2017 do rejestru zabytków wpisano Obszar A Stoczni Gdańskiej (dawną Stocznnię Cesarską, międzywojenną i wojenną Stocznnię Gdańską), a w roku 2020 poprzez stosowny wpis podobną ochroną objęto Obszar B Stoczni Gdańskiej (dawną Stocznnię Schichaua). W ten sposób, większość terenu historycznej Stoczni Gdańskiej, kolebki Solidarności, znalazł pod ścisłą ochroną prawa.⁷⁷ Zakres terenowy ochrony ilustruje mapa na poprzednich stronach.

Było to jednym z wymogów procedury wpisania Stoczni Gdańskiej na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Działanie to podjęto w 2018 r. Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Koordynatorem projektu był Narodowy Instytut Dziedzictwa. Proces ten jak dotąd

77. Nie objęto nim Obszaru C historycznej Stoczni Gdańsku czyli części wyspy Ostrów i znajdujących się tam obiektów. Trafiły one jednak do Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków.



II. 65. Plac Solidarności: Brama nr 2 wraz z portiernią, fot. Piotr Wittman, 2026, źródło: gdansk.pl

nie zakończył się i w roku 2021 został on zawieszony⁷⁸. Wcześniej w związku z obchodami stulecia niepodległości Polski w 2018 r. prezydent kraju uznał swoim rozporządzeniem Stocznnię Gdańską za Pomnik Historii. Stocznia Gdańska znalazła się na tej prestiżowej liście pod symbolicznym numerem 100⁷⁹.

W działaniach mających zwrócić uwagę na sytuację Stoczni Gdańskiej oraz jej dziedzictwa, ważną rolę odegrali artyści niezależni. Od 2001 r. działała na terenie stoczni tzw. *Kolonia Artystów* – kolektyw zrzeszający głównie młodych twórców. Wiele projektów podejmowanych przez rezydentów kolonii odwoływało się do przestrzeni i spuścizny Stoczni Gdańskiej⁸⁰. Na terenie stoczni istniał Teatr Znak, działał także Teatr Wybrzeże, który wystawiał w opuszczonych halach m.in. spektakl „H”, na motywach szekspirowskiego Hamleta w reżyserii Jana Klaty. Niezależnie od Kolonii Artystów swoje działania podejmował Instytut Sztuki Wyspa. Prowadził on także Modelarnię (w nieistniejącym stoczniowym budynku 102B) – kolejne miejsce działań twórczych⁸¹. Dzięki wsparciu artystów powstała na terenie stoczni pierwsza duża wystawa ukazująca polskie drogi do wolności. Jej współtwórcą był gdański artysta sztuk wizualnych Grzegorz Klamana. Obok ekspozycji w historycznej Sali BHP powstały wówczas dwie instalacje przestrzenne jego autorstwa, nazywane Bramami I i II, zlokalizowane w sąsiedztwie historycznej Bramy nr 2⁸².

Grzegorz Klamana zaangażowany był również w projekt związany z udostępnieniem Muzeum Noblowskiemu w Sztokholmie instalacji - stołu warsztatowego Lecha Wałęsy oraz otwarcie

78. <https://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/7,35612,31314632,gra-o-dziedzictwo-dlaczego-stocznia-gdanska-nie-trafila-na.html>

79. <https://zabytek.pl/pl/obiekty/gdansk-stocznia-gdanska-miejsce-narozdzin-solidarnosci>; <https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Stocznia-Gdanska-zostala-wpisana-na-liste-Pomnikow-Historii,a,133422> (dostęp: 10.10.2025).

80. https://gdansk.gedanopedia.pl/gdansk/?title=KOLONIA_ARTYSTYC%3%93W_inicjatywa_kulturalno-spo%C5%82eczna; <https://libertyn.eu/fotografia/michal-szlaga-stocznia-gdanska-to-najbardziej-barbarzyńska-rewitalizacja-w-europie> (dostęp: 10.10.2025).

81. Nazwa tej inicjatywy nawiązywała do historycznego określenia budynku, w którym działała – stoczniowej modelarni, gdzie powstawały min. modele siłowni okrętowych, wykorzystywane w procesie budowy statków. Był to więc także element utrwalania dziedzictwa nazewniczego Stoczni Gdańskiej.

82. W związku z przebudową południowego odcinka tzw. Drogi do Wolności, zespół tych rzeźb został przeniesiony na teren po północnej stronie ul. Ks. J. Popieluszki. A. Trzeciak. *Stocznia Gdańska. Miejsca...* s. 130-131.



II. 66. Jedna z Bram Grzegorza Klamana. Instalacja przestrzenna towarzysząca wystawie Drogi do Niepodległości otwartej w 2000 r., fot. A. Trzeciak, 2017, zbiory autora

na terenie stoczni aranżacji tzw. *warsztatu Wałęsy* – przestrzeni symbolicznej, zlokalizowanej w autentycznym miejscu pracy legendarnego przywódcy Solidarności. Grzegorz Klamana stał także za realizacją Subiektywnej Linii Autobusowej (SLA). Projekt ten polegał na możliwości zwiedzenia stoczni przy wykorzystaniu zabytkowego autobusu. Co ważne, rolę przewodników odgrywali byli pracownicy Stoczni Gdańskiej, którzy dzielili się swoją subiektywną historią i osobistymi wspomnieniami. Twórcze wykorzystanie wiedzy, wspomnień i emocji pracowników zakładu, oddanie im głosu, było w obszarze dziedzictwa Stoczni Gdańskiej działaniem pionierskim⁸³. Aktywnościami wartymi przypomnienia była min. *Metropolitanka* – „projekt herstoryczny”⁸⁴, który opowiada o roli kobiet w historii, często pomijanej w akademickich, szkolnych oraz codziennych rozmowach⁸⁵ czy festiwale jak: *Międzynarodowy Festiwal Sztuki Alternativa*⁸⁶, *Narracje*⁸⁷ oraz organizowany z dużym rozmachem, kilkudniowy przegląd muzyki metalowej – *Mystic Festival*, gromadzący co roku po kilkanaście tysięcy uczestników⁸⁸.

Jak wspomniano, istotne znaczenie dla zachowania i popularyzacji dziedzictwa Stoczni Gdańskiej miało powstanie i funkcjonowanie w jej przestrzeni instytucji i miejsc o charakterze kulturalnym i wystawienniczym. Jednym z nich był wspomniany wyżej, niewielki warsztat *Wałęsy*. Kolejnym ważnym tego rodzaju miejscem pozostaje Muzeum Sali BHP, w którym obejrzeć można min. modele statków budowanych w Stoczni Gdańskiej oraz dioramy stoczniowych wydziałów produkcyjnych, a także inne eksponaty związane z historią i pracą historycznego przedsiębiorstwa.⁸⁹

83. Ibidem, s. 229

84. z ang. *her story* – „jej historia”, w przeciwieństwie do *his story* – „jego historia”

85. <https://ikm.gda.pl/projekt/metropolitanka/> (dostęp: 10.10.2025)

86. <https://www.gdansk.pl/wydarzenia/miedzynarodowy-festiwal-sztuki-alternativa,w,11242>

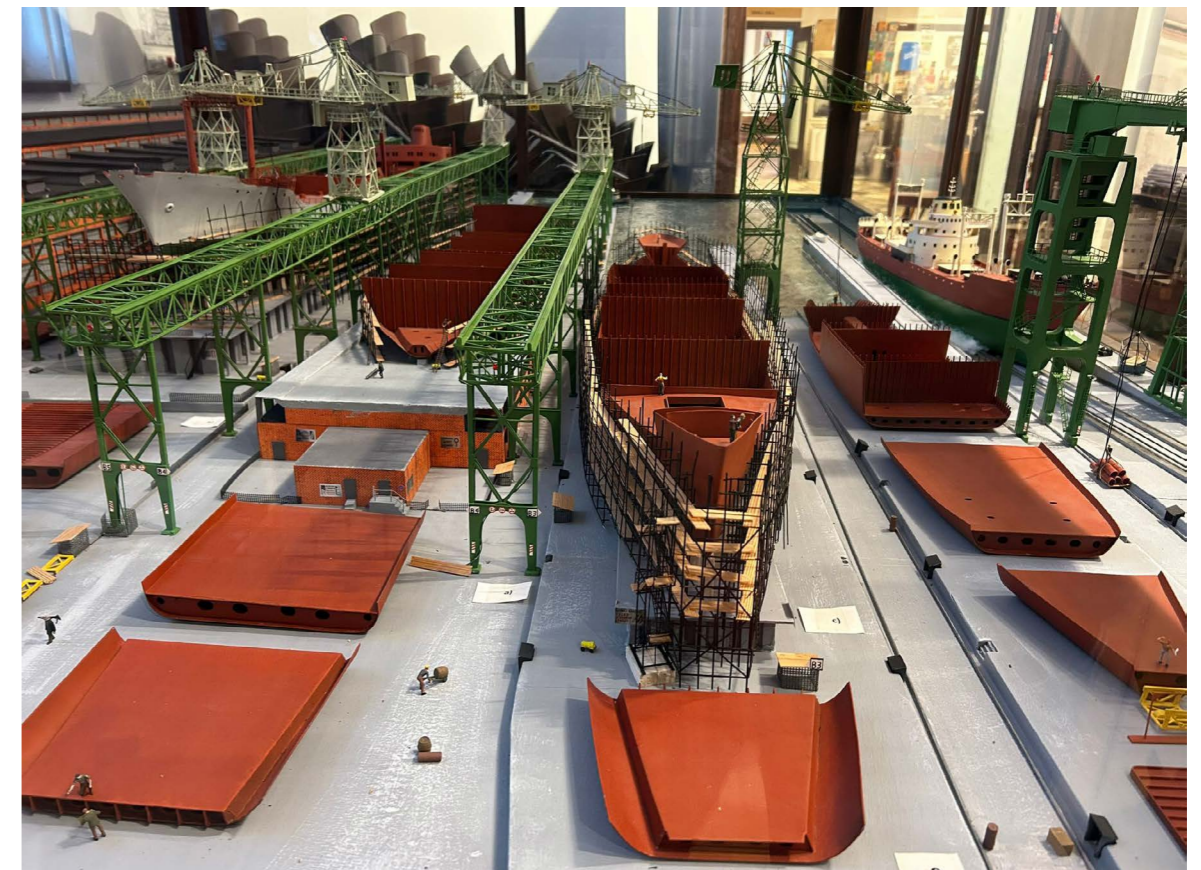
87. <https://narracje.eu/narracje2012/artysta/centrala-dawna-kolonia-artystow/> (dostęp:10.10.2025)

88. Pierwszą gdańską edycję imprezy, która rok wcześniej gościła w Krakowie, zaplanowaną na 2020 r., jednak z powodu pandemii odbyła się dopiero w 2022 r., <https://www.trojmiasto.pl/mystic-festival/>; <https://www.mysticfestival.pl/o-festiwalu/>

89. Część obiektów została pozyskana w ramach współpracy pomiędzy ECS, Fundacją Promocji Solidarności oraz Narodowym Muzeum Morskim w Gdańsku z syndykiem masy upadłościowej StoczniGdańskiej, do której syndyk zaprosił ECS, a ta instytucja pozostała. Autor miał okazję koordynować działania ze strony ECS. Dzięki tej współpracy pozyskano i wyeksponowano wiele cennych stoczniowych obiektów,



II. 67-68. Dioramy dużych wydziałów kadłubowych Stoczni Gdańskiej prezentowane w historycznej Sali BHP – nieistniejącego Wydziału Montażu Kadłubów K-2 – tzw. Zakładu Budowy Statków A (u góry) oraz Wydziału Montażu Kadłubów K-3 tzw. Zakładu Budowy Statków B, fot. A. Trzeciak, 2025, zbiory autora





II. 69. Japroszenie na otwarcie Nowego Muzeum Sztuki NOMUS, zbiory autora, fot. A. Trzeciak, zbiory autora

Wiele projektów i aktywności, nie tylko o charakterze artystycznym, ale także debat poświęconych przestrzeni stoczni, realizowanych jest w murach Nowego Muzeum Sztuki NOMUS, Oddziału Muzeum Narodowego w Gdańsku⁹⁰.

Duże znaczenie dla odkrywania terenu stoczniowego, a także zabezpieczania i badania jej dziedzictwa, miało powstanie Europejskiego Centrum Solidarności. To instytucja upamiętniająca dorobek Solidarności – placówka łącząca funkcje muzealne, edukacyjne, badawcze i kulturalne. Jest także ważnym miejscem debaty publicznej poświęconej aktualnym wyzwaniom społecznym i politycznym.

Zainspirowany stoczniowym krajobrazem gmach ECS wpisał się już w poindustrialną przestrzeń. Inspiracją dla jego twórców był widok stojących ukośnie blach okrętowych, znajdujących się na nieistniejącym już placu składowym obok Sali BHP. Stoczniowy charakter gmachu podkreślają zarówno bryła, jak i kolorystyka ścian – pokrytych arkuszami blachy kortenowskiej oraz surowe wnętrze, w którym powszechnie wykorzystano stal i beton oraz inne materiały o charakterze przemysłowym, ale także uzupełniającą industrialny charakter wnętrza zielen, także obecną w przestrzeni historycznej stoczni.



II. 70. Nowe Muzeum Sztuki NOMUS, fot. Dominik Paszliński, źródło: gdansk.pl

90. A. Trzeciak. Stocznia Gdańska. Miejsca..., s. 85, 221

Centralna część budynku – ogród zimowy – przywodzi na myśl wielką ładownię statku. Gmach ECS staje się istotnym fragmentem historycznej przestrzeni. Natomiast z tarasu widokowego rozpościera się panorama całego obszaru dawnej Stoczni Gdańskiej.

W swojej pracy Centrum realizuje projekty edukacyjne i artystyczne oraz badania naukowe i działania popularyzatorskie. Wiele projektów naukowych, edukacyjnych, artystycznych czy wystawienniczych dotyczyło Stoczni Gdańskiej i jej dziedzictwa, a w konsekwencji służyło ożywianiu jej przestrzeni. Warto wspomnieć ważne ekspozycje związane z przestrzenią i historią Stoczni Gdańskiej – wystawę stałą ECS czy ekspozycję pt. *Stocznia. Człowiek. Przemysł. Miasto*. Autor miał przywilej współtworzyć pierwszą z nich i być pomysłodawcą oraz pierwszym kuratorem drugiej. ECS ma także na swoim koncie liczne projekty wydawnicze, konferencje czy projekty edukacyjne w tym dla najmłodszych dedykowane Stoczni Gdańskiej. Prowadzi także regularne spotkania i szkolenia dla przewodników turystycznych⁹¹. W budynku ECS mieści się biuro byłego prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej i Noblisty Lecha Wałęsy.

Przebieg historycznego zakładu stawała się w ciągu lat także tłem dużych koncertów plenerowych i festiwali miejskich. Organizowano w przestrzeni stoczni duże koncerty pod wspólną nazwą *Przebieg Wolności*, podczas których występowały artyści światowej sławy, przeglądy filmów oraz festiwale o charakterze artystycznym. Niezwykłą dokumentację artystyczno-fotograficzną wykonywał przez lata gdański fotograf Michał Szlaga⁹². W przestrzeni stoczni tworzyli także liczni inni artyści między innymi Iwona Zając, Maciej Szupica, Mariusz Waras i wielu innych. Warto zaznaczyć rolę jaką w obronie niszczonego i rozbieranego obiektów stoczniowych odegrała społeczna inicjatywa pod nazwą *Nie dla burzenia Stoczni Gdańskiej*⁹³.



II. 71. Niepozorny element krajobrazu stoczni. Jedyne zachowane budynki w którym do roku 2025 działał bar. Obiekt został wyburzony w 2025 r., fot. A. Trzeciak, 2017, zbiory autora

91. Autor miał okazję przez lata realizować w ECS zajęcia z kandydatami na przewodników prowadząc wykłady nt. historii terenów stoczniowych oraz stoczniowego dziedzictwa.

92. M. Szlaga, *Stocznia Szlaga*, Gdańsk 2013.

93. A. Trzeciak, *Stocznia Gdańska. Miejsca...*, s. 84-85, 133

5 Stratyfikacja dziedzictwa kulturowego Stoczni Gdańskiej

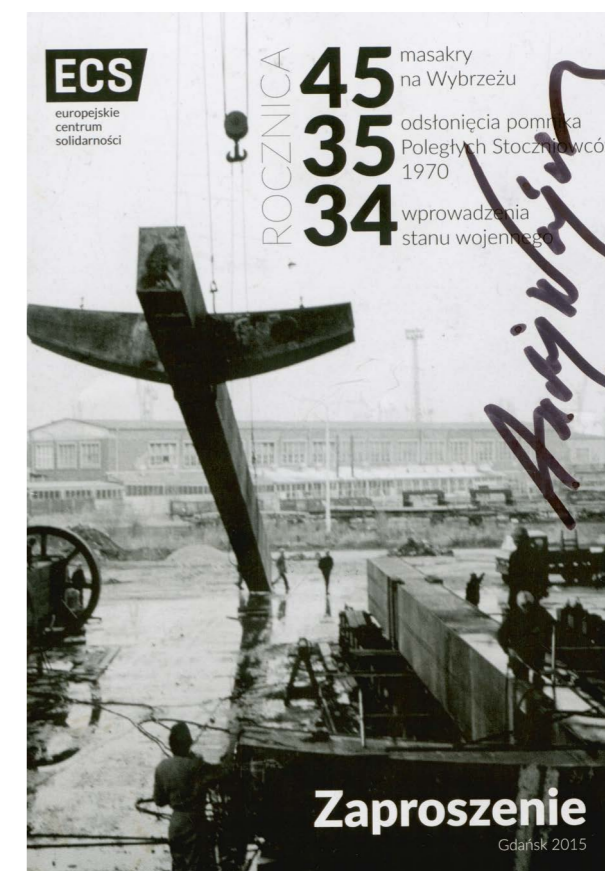
5.1. Wolnościowe dziedzictwo związku zawodowego (NSZZ) i ruchu społecznego Solidarność

Stocznia Gdańsk jest miejscem narodzin Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” – wielkiego pokojowego ruchu społecznego *non-violence* oraz największego w historii Polski związku zawodowego, który przyczynił się do zmiany powojennego podziału kontynentu i znacząco wpłynął na proces formowania się polskiego społeczeństwa. Pokojowy i społeczny wymiar działalności Solidarności zyskał szczególne uznanie poprzez przyznanie w 1984 r. przywódcy ruchu – Lechowi Wałęsie – pokojowej Nagrody Nobla. Cała przestrzeń Stoczni Gdańskiej ma zatem znaczącą wartość historyczną, artystyczną (architektoniczną), naukową, symboliczną i kulturową⁹⁴.

Wolnościowe i społeczne dziedzictwo Solidarności, ze względu na swoją uniwersalną historię i wspólnotową rangę stanowi najważniejszy element dziedzictwa Stoczni Gdańskiej, zarówno w wymiarze materialnym jak i niematerialnym. Ściśle powiązana jest z nim także spuścizna industrialna obszaru.

Stocznia Gdańska była przez cały okres powojenny świadkiem procesów społecznych i politycznych, w tym wystąpień robotniczych i przejawów obywatelskiego nieposłuszeństwa wobec tendencji

II. 72. Zaproszenie na obchody rocznicy strajku w Grudniu '70, odsłonięcia Pomnika Poległych Stoczniovców 1970 oraz wprowadzenia stanu wojennego. Honorowym uczestnikami uroczystości byli Andrzej Wajda oraz Krystyna Zachwatowicz. Na zaproszeniu widnieje autograf reżysera, zbiory autora

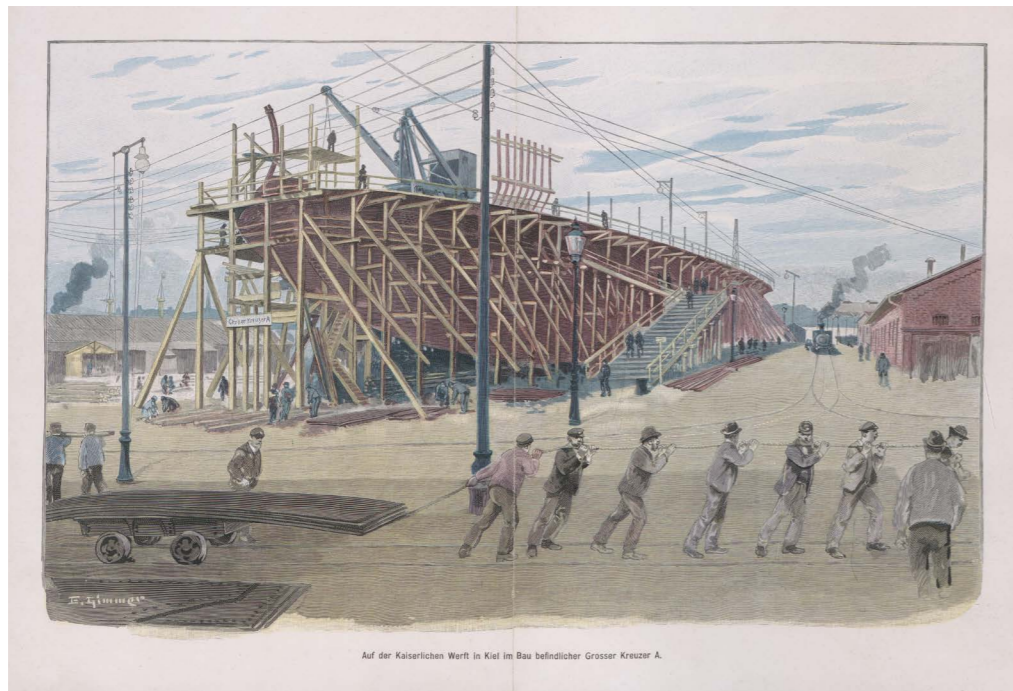


94. Ibidem, s. 258-261

autorytarnych oraz łamanie praw pracowniczych i praw człowieka. Przyjmowały one postać wieców, protestów i strajków. Wielkie wystąpienia robotnicze z Grudnia'70 i Sierpnia'80 miały istotne znaczenie historyczne. Strajki zaczynały się najczęściej w miejscach wspólnej pracy i życia stoczniovców – halach produkcyjnych, szatniach, jadalniach, dziedzińcach. Miejsca i przestrzenie związane z tym dziedzictwem zostały szerzej omówione w dalszej części opracowania – w podrozdziale poświęconym wartościom kulturowym i symbolicznym powojennej Stoczni Gdańskiej i jej przestrzeni.

5.2. Dziedzictwo kultury przemysłowej

Teren Stoczni Gdańskiej to również przestrzeń ważnego dziedzictwa industrialnego Polski i Europy, jak również myśli technicznej. Cennymi pamiątkami pozostają wszystkie obiekty wykorzystywane przez kolejne stoczniove przedsiębiorstwa. W Stoczni Cesarskiej będącej najstarszą niemiecką rządową stocznia wojenną, powstawały jednostki wojenne, będące często nowatorskimi w skali pruskiego i niemieckiego okrętownictwa. Stocznia wykorzystywała m.in. unikalne w skali światowego przemysłu stoczniovego pochylnie płaskie, Basen Dokowy oraz pierwszy w Prusach dok pływający. Z pochylni Stoczni Schichaua natomiast wodowano jedno z największych w Niemczech, Europie i na świecie kadłubów statków i okrętów takie jak dwa potężne parowe transatlantyki o nazwie *s/s Columbus*. Stocznia Schichaua budowała także największe i jedno z najnowocześniejszych na świecie pogłębiarek. W czasie II wojny światowej powstawały w niej okręty podwodne, w tym innowacyjny okręt typu XXI. Militarną spuścizną techniczną obu niemieckich stoczni gdańskich włączyć można do kategorii dziedzictwa kłopotliwego – wymagającego rozważnego podejścia w procesie jego interpretacji i promocji.



II. 73. Budowa okrętu wojennego w Stoczni Cesarskiej w Kilonii. Na pierwszym planie transport blach okrętowych do magazynu lub na stanowiska robocze. Wózek przemysłowy ciągnięty jest przez pracowników w ubraniach zbliżonych do codziennych. Na pocz. XX w. podobnie proces ten wyglądał w Stoczni Cesarskiej w Gdańsku, rys. E. Limmer, ok. 1902, zbiory autora



II. 74. Plakat reklamowy Stoczni Gdańskiej (Danziger Werft), Hans Bohrdt (datowany 1914 lecz prawdopodobnie po zm. nazwy w 1922) wyd. Hollerbaum & Schmidt, źródło: Staatliche Museen zu Berlin, Kunstbibliothek, domena publiczna

Powojenna polska Stocznia Gdańska stała się natomiast miejscem rozpoczęcia produkcji pełnomorskich statków w Polsce, co uznaje się za moment narodzin nowoczesnego przemysłu okrętowego w naszym kraju. Symbolem tego pozostaje pierwsza zbudowana w stoczni jednostka pełnomorska – statek *s/s Soldek*. W Biurze Projektowo-Konstrukcyjnym SG powstawało wiele unikalnych projektów statków oraz rozwiązań technicznych. Miały one ogromne znaczenie w kontekście rozwoju polskiego okrętownictwa. Jedną ze specjalizacji powojennej stoczni były tzw. *dziesięciotysięczniki*⁹⁵ czy bazy-przetwornie rybackie, nowoczesne i skomplikowane jednostki. Uznaje się, że opracowana w stoczni metoda wodowania bocznego na rolkach tocznych – zrealizowana na zdekompletowanych dziś pochylniach bocznych – została tu zastosowana w 1956 r. po raz pierwszy na świecie⁹⁶. Wiele jednostek zwodowanych w Stoczni Gdańskiej było projektami pionierskimi i prototypowymi.



II. 75. Historyczne wodowanie statku *s/s Soldek* zbudowanego w Stoczni Gdańskiej – 6.11.1948 r. Był to pierwszy statek pełnomorski wyprodukowany i zwodowany w Polsce po wojnie. Fakt ten uznaje się za moment narodzin polskiego przemysłu okrętowego, fot. NN, 1948, zbiory APG, źródło: Gedanopedia

95. Należały do kategorii drobnicowców motorowych - statków do przewozu tzw. drobnicy czyli towarów przewożonych w mniejszych opakowaniach, jak skrzynie czy beczki itp., liczone w sztukach i posiadające napędzie spalinowy oraz nośność (zdolność przewozową) ok. 10 tys. ton

96. Z. Mirota, *Stocznia jaka była. Stocznia Gdańska, powstanie, rozwój, upadek*. Gdańsk 2015, s...

5.3. Uniwersalne miejsce pamięci

Utworzona po zakończeniu II wojny światowej polska Stocznia Gdańska powstała z połączenia dwóch niemieckich zakładów: państwowej *Danziger Werft* (wcześniej Stoczni Królewskiej, następnie Stoczni Cesarskiej) oraz prywatnej Stoczni Schichaua (*Schichau Werft*). Stocznia Królewska w Gdańsku była pierwszą rządową stocznia w Prusach, a jej wytwórczość miała od początku charakter militarny. Od niej zaczął się proces budowy państwowego przemysłu stoczniowego oraz nowoczesnej marynarki wojennej w Niemczech. Rozpoznawalnym symbolem niemieckiej potęgi militarnej i gospodarczej tego czasu stała się Kaiserliche Marine – cesarska marynarka wojenna, która w wyjątkowo dramatyczny sposób wpłynęła na bieg europejskiej historii.

Krwawym uwieńczeniem procesów politycznych zachodzących na przełomie XIX i XX w. – w tym dążeń kolonialnych państw europejskich, szczególnie cesarskich Niemiec oraz wyścigu zbrojeń morskich – stał się wybuch I wojny światowej. Stocznia Cesarska przyczyniła się do stworzenia i rozwoju nowego rodzaju broni wykorzystywanej przez niemiecką marynarkę wojenną – okrętów podwodnych (stosowanych już wcześniej w innych państwach jak Francja, Wielka Brytania czy USA). Tu powstał okręt U-2, od którego zaczęła się seryjna produkcja U-Bootów w Niemczech. Ich bojowe użycie na początku I wojny światowej stało się początkiem powstania nowego, brutalnego rodzaju wojny – wojny podwodnej i stosowanej przez cesarskie Niemcy strategii – tzw. nieograniczonej wojny podwodnej (ang. *unrestricted submarine warfare*) – zatapiania wszystkich rodzajów jednostek, w tym cywilnych i neutralnych⁹⁷.



97. A. Trzeciak, *Żelazo i morze krwi...*, bs.

Symbolem okrucieństwa stała się tragedia brytyjskiego liniowca pasażerskiego *Lusitania*, zatopionego w maju 1915 r. przez niemiecki okręt podwodny zbudowany w gdańskiej Stoczni Cesarskiej. Przestrzeń zakładu należy zatem uznać za symboliczne miejsce pamięci o ofiarach bezwzględnych zmagania na morzu w trakcie I wojny światowej.

II. 76. Personifikacja Germanii – cesarskich Niemiec – ukazana jako oszalałe, żądne krwi monstrum z nożami rzeźniczymi, godłem państwa – czarnym orłem – na piersi i w koronie II Rzeszy. Podobne przedstawienia powstawały po zatopieniu przez Niemców transatlantyku pasażerskiego *Lusitania*, co uznano za zbrodnię wojenną. W niemieckiej ikonografii postać Germanii ukazywano jako piękną, jasnowłosą kobietę o szlachetnym wyrazie twarzy, często uzbrojoną w miecz, aut. L. Raemaekers, ok. 1917, zbiory autora

Dramatycznymi następstwami tego konfliktu było powstanie zbrodniczych ideologii faszyzmu, w tym niemieckiego nazizmu (hitleryzmu), sowieckiego komunizmu oraz kolejna wojna światowa i mające miejsce podczas jej trwania bezprzykładne ludobójstwo realizowane głównie przez totalitarne reżimy.

Po rozpoczęciu II wojny światowej gdańskie stocznie wróciły do produkcji okrętów podwodnych na potrzeby niemieckiej marynarki wojennej – Kriegsmarine. Wybudowane w niej jednostki po raz kolejny brały udział w bezwzględnych zmaganiach zbrojnych na morzu, zatapiając zarówno okręty wojenne jak i statki cywilne, co pociągnęło za sobą wiele ofiar.

Podczas produkcji nowych generacji U-Bootów zatrudnieni byli w stocznich gdańskich także robotnicy przymusowi, jeńcy wojenni i więźniowie obozu koncentracyjnego Stutthof, pochodzący z wielu krajów europejskich – w tym Polacy i Żydzi. Wielu z nich poniosło śmierć. Teren stoczni upamiętnia zatem również ofiary II wojny światowej w tym szczególnie ofiary pracy niewolniczej i przymusowej w niemieckim nazistowskim przemyśle⁹⁸.

Efektom II wojny światowej stał się podział Europy na dwa zwalczające się bloki. W polskiej wówczas Stoczni Gdańskiej dochodziło w okresie powojennym do licznych wystąpień i strajków robotniczych. Istotne znaczenie miał protest w Grudniu'70, krwawo stłumiony przez władze. Zabici, ranni, więzieni i represjonowani wskutek pacyfikacji tego protestu, jak również po jego zakończeniu, to ofiary systemu komunistycznego w Polsce. Pamięć o nich miała istotne znaczenie podczas robotniczego strajku w sierpniu 1980.

Narodziny „Solidarności” oraz następujące po niej procesy polityczne i społeczne, stanowiące – zwłaszcza dla Polski i innych krajów Europy Środkowej i Wschodniej – symboliczne zakończenie II wojny światowej, stały się jednymi z najważniejszych wydarzeń i procesów historycznych w XIX i XX w.

W tym kontekście Stocznia Gdańska może być uznana za symboliczne uniwersalne miejsce pamięci (fr. *lieu de mémoires*) o ofiarach militarizmu, nazizmu i komunizmu – zbrodniczych ideologii i wielkich plag XIX i XX stulecia⁹⁹.

II. 77. Na kolejnej stronie: Podświetlony na biało czerwono Pomnik Poległych Stoczniowców 1970 podczas wiecu poparcia dla walczącej Ukrainy, fot. A. Trzeciak, 2023, zbiory autora

98. Autor stosuje rozróżnienie pomiędzy pracą niewolniczą, a pracą przymusową (*slave labour; forced labour*), choć często terminy te stosuje się wymiennie. Dla potrzeb niniejszego studium przyjęto rozróżnienie polegające na tym, że jako pracę niewolniczą uznaje się tę, do której zmuszani byli w pierwszym rzędzie więźniowie obozów koncentracyjnych. Warunki pracy i bytu więźniów były skrajnie ciężkie, a śmiertelność wśród tej kategorii pracowników wysoka. Rygor pracy przymusowej i bytu osób do niej skierowanych był co do zasady niższy. Za pracowników przymusowych uznaje się min. osoby wywiezione na roboty do Niemiec – wśród nich miliony Polaków. Przymusowo do pracy w niemieckim rolnictwie czy przemyśle kierowano za mniejsze wykroczenia także obywateli III Rzeszy. Trudno jednak te kategorie pracowników zestawiać in genere z więźniami obozów koncentracyjnych pracującymi i bytującymi często w katastrofalnych warunkach. M. Orski, *op. cit.*, s. 276-283; M. Owsiański, *Filie obozu koncentracyjnego Stutthof przy gdańskich stocznich w latach 1944-1945* [w:] *Historia Stoczni Gdańskiej*, pod. red. K. Knocha, A. Trzeciaka i in., Gdańsk 2018, s. 67-89; A. Trzeciak *Gdańsk, stocznia...*, s. 23, 27, 92-93; A. Trzeciak, *Obozy* [w:] *Tu stocznia*, Gdańsk 2011, s. 56; M. Westphal, *op. cit.*, s. 237-240, 252-257.

99. Jednocześnie stocznia może być uznana za tzw. *nie-miejsce pamięci* (fr. *non-lieu de mémoires*), bowiem pamięć o ofiarach zmagania na morzu w latach 1914-1918 i 1939-1945 oraz o ofiarach szklan narodowościowych i pracy niewolniczej w niemieckich stocznich podczas II wojny światowej jest w przestrzeni stoczni nieobecna. Nie zawsze tak było. W budynku z historyczną Salą BHP znajdowała się jeszcze w latach 80.-90 XX w. tablica poświęcona pamięci więźniów obozu koncentracyjnego Stutthof pracujących niewolniczo w niemieckich stocznich w Gdańsku. A. Trzeciak, *Gdańsk, stocznia...*, s. 92-93.

5.4. Układ przestrzenny i zabytki techniki stoczniowej

Stocznia Gdańska stanowi unikalny, wciąż względnie spójny przestrzennie zespół przemysłowy¹⁰⁰. Odnosi się to szczególnie do jego najstarszych części. Na jej obszarze zachowała się infrastruktura przemysłowa stworzona za czasów działania na tym terenie dwóch dużych niemieckich przedsiębiorstw produkcji okrętowej – Stoczni Cesarskiej (Królewskiej, Gdańskiej) i Stoczni Schichaua oraz powojennej polskiej Stoczni Gdańskiej. Pozwala ona prześledzić zmiany w zakresie technologii produkcji statków od lat 70. XIX w. po współczesność, a także zrekonstruować w oparciu o komponenty przestrzenne proces produkcji okrętów i statków w XIX i XX w. oraz inne procesy technologiczne realizowane w stoczni.

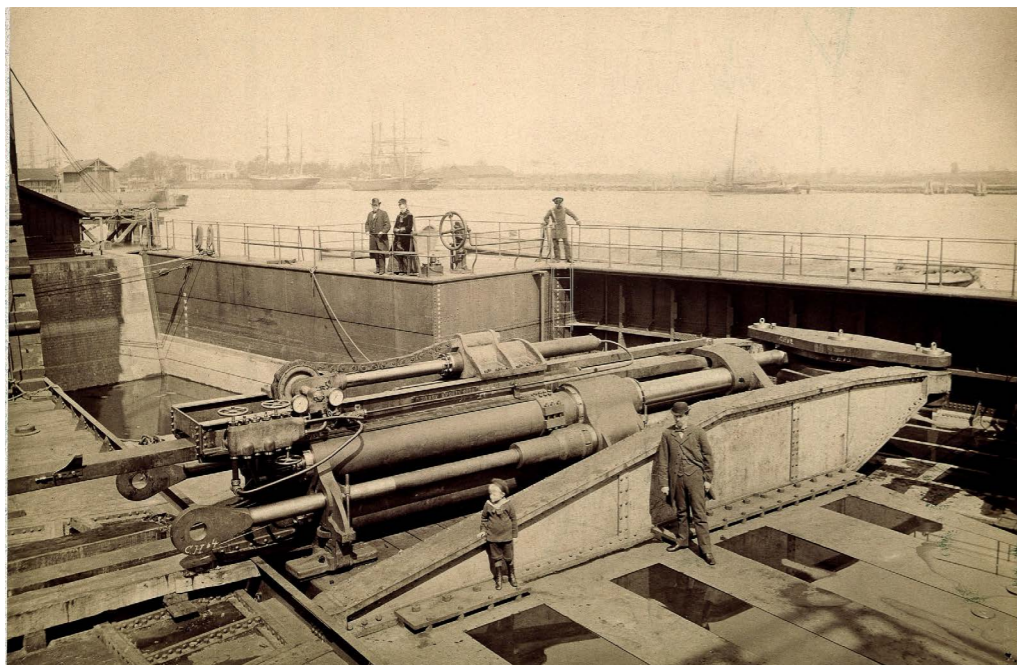
Do cennych elementów dziedzictwa należy sam układ urbanistyczny Stoczni Gdańskiej. W swoich głównych zarysach został on stworzony w latach 70. – 90. XIX. i przetrwał do dnia dzisiejszego. Poza budynkami składa się na niego sieć stoczniowych nabrzeży, ulic, torowisk i placów. Obszar ten dzieli się na dwa podstawowe kompleksy. Za czasów Stoczni Gdańskiej nosiły one nazwy Obszarów A i B. Pierwszy (Obszar A) stanowi kompleks dawnej Stoczni Cesarskiej. Jest to zwarty zespół najstarszych zachowanych obiektów przemysłowych, w których zachowały się bardzo liczne urządzenia¹⁰¹, elementy wyposażenia i infrastruktury wewnętrznej.



II. 78. Stara stoczniowa dalba cumownicza. Służyła do cumowania statków, stanowiła osłonę brzegów kanałów lub przejść wodnych. Obiekty tego rodzaju, charakterystyczne dla stoczni, pojawiały się często na starych fotografiach, fot. A. Trzeciak, 2017, zbiory autora

100. Istotną ingerencję w spójność przestrzenną obszaru była min. realizacja ul. Nowej Wałowej (obecnie ul. Ks. J. Popiełuszki), która rozcięła teren historycznej stoczni na dwie części.

101. Chodzi głównie o zabytkową prasę w budynku stoczniowej kuźni – cenny zabytek zachowany *in situ*. To symbol mówiący o powstaniu pierwszej polskiej powojennej stoczni – Stoczni nr 1. *Stocznia Gdańska w dwudziestolecie 1945-1965, oprac. P. Smolarek (dalej cyt., Stocznia Gdańska w dwudziestolecie...),* Gdańsk 1965, s. 10; A. Trzeciak, *Stocznia Gdańska, Miejsca...*, s. 172-175. Patrz także przypis nr 137.



II. 79. Dok Stoczni Cesarskiej w 1880, w tle żaglowce na Martwej Wiśle, fot. NN, źródło: Gedanopedia

Kolejnym przemysłowym kompleksem urbanistycznym, stanowiącym część obszaru Stoczni Gdańskiej zachowanym do dziś w swoich zasadniczych zarysach, jest kompleks Stoczni Schichaua – Obszar B powojennej Stoczni Gdańskiej. Tu również zachowały się budynki i hale produkcyjne z przełomu XIX i XX w. Także na tym obszarze stoczni zachowała się unikalna przestrzeń zewnętrzna – dzisiejsza ul. Elektryków wraz z jej zabudową, prezentująca z kolei wygląd zakładu stoczniowego z pierwszej połowy lat 40. XX w. – z okresu II wojny światowej i intensywnej produkcji niemieckich okrętów podwodnych.

Do elementów zachowanej historycznej infrastruktury stoczniowej zaliczyć należy ciągi nabrzeży wykorzystywanych zarówno przez niemieckie stocznie jak i powojenną Stocznę Gdańską. Część z nich zachowuje typowe elementy infrastruktury i małej architektury, zarówno przed jak i powojennej, takie jak polery cumownicze, podtorza dźwigów, rozdzielnice elektryczne czy kanały instalacji i rurociągów. To istotne elementy współtworzące charakter nadwodnej przestrzeni stoczni. Nadal także wykorzystywane są inne charakterystyczne elementy stoczniowej infrastruktury i przestrzeni, jak: Basen Wyposażeniowy Stoczni Schichaua i Stoczni Gdańskiej oraz dawny Basen Dokowy Stoczni Cesarskiej, potem także Stoczni Gdańskiej oraz pirs wyposażeniowy – od ostatnich dekad XIX w. tradycyjne miejsce cumowania stoczniowego doku pływającego. Obecnie przy wspomnianym pirsie nadal pracuje pochodzący z pierwszych lat XX w. (1915?) dok pływający¹⁰². Szczególnymi rodzajami zabytków przemysłowych charakterystycznych dla stoczni stanowią pochylnie różnych typów oraz ich pozostałości¹⁰³.

Obszar dawnej Stoczni Gdańskiej pozostaje nadal miejscem produkcji okrętowej. Jest ona realizowana w pierwszym rzędzie na terenie dawnego Wydziału Montażu Kadłubów K-3 oraz na obszarze Wydziału Obróbki i Prefabrykacji Kadłubów K-1. Wykorzystywane są zarówno wspomniane wyżej potężne pochylnie jak również duża część oryginalnej infrastruktury oraz urządzeń jak dźwigi a także budynki – w tym szczególnie monumentalna hala prefabrykacji sekcji kadłuba z trasernią oraz dawna tzw. blachownia.

102. Informacja ustna nie potwierdzona źródłowo

103. Na terenie Stoczni Gdańskiej istniały trzy zasadnicze typy pochylni – wzdłużne, płaskie (slipy) i zrzutowe boczne.

5.5. Dziedzictwo architektoniczne Stoczni Gdańskiej

Świadkiem historii Stoczni Gdańskiej jest zachowana na jej terenie przemysłowa architektura, stanowiąca jeden z najważniejszych elementów materialnego dziedzictwa obszaru. Teren dawnej stoczni to przestrzeń, w której bardzo wyraźnie zaznacza się różnorodność stylistyczna architektury powstającej od lat 70. XIX w. po współczesność. Najstarsze budynki Stoczni Cesarskiej utrzymane są w historyzującym stylu arkadowym lub okrągło-łukowym (niem. *Rundbogenstil*). Obiekty utrzymane w tym stylu realizowane były na terenie zakładu w okresie rozbudowy Stoczni Cesarskiej od lat 70. XIX. Do najstarszych budynków wybudowanych w tym stylu można zaliczyć gmach dyrekcji stoczni oraz hale warsztatów mechanicznych, kotlarskich i część hali kuźni.



II. 80. Budynek dyrekcyjny Stoczni Cesarskiej i Stoczni Gdańskiej oraz obecny Plac Porozumienia Gdańskiego widziany z tarasu stoczniowej remizy, fot. A. Trzeciak, 2017, zbiory autora

Z kolei w fragmentach przebudowanej hali formierni, także wzniesionej w stylu arkadowym – doszukać się można oszczędnych nawiązań do stylistyki secesyjnej. Na terenie Stoczni Gdańskiej, zarówno należącym w XIX w. do Stoczni Cesarskiej i Schichaua powstały liczne przykłady budynków zbudowanych w konstrukcji szkieletowej – posiadającej metalowy stelaż oraz wypełnienie z cegły. Budowle o takiej konstrukcji pojawiać się zaczęły na przełomie XIX i XX w. W Stoczni Gdańskiej obiekty o tej konstrukcji wznoszono od pierwszych lat XX w. do lat 40. tego stulecia. Do przykładów architektury okresu nazistowskiego (utrzymanych w różnej stylistyce i konstrukcji) zalicza się budynek szkoły zawodowej (145B), zespół budynków przy obecnej ul. Elektryków (64B, 33B, 90B, 132B, 48B), monumentalny gmach dawnego magazynu głównego Stoczni Gdańskiej (89A), wzniesiony ok. 1941 r., halę prefabrykacji sekcji kadłuba z trasernią (3B) czy przebudowaną halę silników (28A). Okres stalinowski, choć pozbawiony wyrazu ideologicznego reprezentuje hala blachowni. Na terenie stoczni znajdują się także przykłady architektury lat 60. i 70. XX w. (np. duży magazyn silników na wyspie Holm czy biurowce i budynki socjalne zachowane na terenie A). Nawiązaniem do przemysłowego charakteru miejsca oraz historii ruchu społecznego Solidarność jest architektura oraz program funkcjonalno-użytkowy i estetyczny wzniesionego w latach 2010-2014 nowoczesnego gmachu Europejskiego Centrum Solidarności.



II. 81. Hala 42A - ślusarnia, miejsce pracy Anny Walentynowicz – przykład historyzmu w XIX-w. architekturze przemysłowej, fot. J. Zulewski, zbiory BAM



II. 82. Hale 48B oraz 90B (i mniejsze budynki: 132B, 33B, 64B) przy ulicy Elektryków – przykład architektury "realistycznej" okresu nazistowskiego, fot. J. Zulewski, zbiory BAM

5.6. Dziedzictwo społeczne XIX i XX w.

Społeczny komponent spuścizny Stoczni Gdańskiej jest niezwykle rozległy. Dziedzictwo to wiąże się z funkcjonowaniem na przestrzeni dziesięcioleci wielkoprzemysłowych zakładów stoczniowych, zarówno wcześniejszych stoczni niemieckich jak i powojennej Stoczni Gdańskiej. Od drugiej poł. XIX w. pracownicy stoczni gdańskich stanowili dużą część populacji miasta. Stocznie ze względu na swoje położenie i rolę gospodarczą także stawały się areną wydarzeń o znaczeniu historyczno-społecznym. Spuścizna ta związana jest również z licznymi protestami pracowniczymi i przejawami obywatelskiego nieposłuszeństwa jakie miały miejsce w gdańskich stoczniach. Do strajków dochodziło w stoczniach już w drugiej połowie XIX w. – miały miejsce w roku 1871 czy 1893. Duże wystąpienia miały miejsce w 1906 i 1911 r. Natomiast fala antywojennych strajków przetoczyła się przez Niemcy w latach 1917–1918. Brali w nich udział także stocznicy w niemieckich stoczniach gdańskich.



II. 83. Rysunek propagandowy przedstawiający niemieckiego cesarza Wilhelma II w otoczeniu zapatrzonych w niego żołnierzy i robotników przemysłowych, unoszących ręce w geście przysięgi. Duża część pracowników niemieckich zakładów przemysłowych poparła w okresie poprzedzającym wybuch I wojny światowej i w pierwszych latach jej trwania konfrontacyjną politykę władz oraz zbrojenia, w tym rozbudowę floty wojennej, a następnie aktywne prowadzenie działań wojennych, rys. F. Staffen, ok. 1910. Zbiory autora

Niepewna sytuacja miasta jaka zaistniała po I wojnie światowej doprowadzała do niepokoju, których uczestnikami ponownie byli gdańscy stocznicy. Do wystąpień robotniczych dochodziło w mieście w 1919 oraz w 1920 r. – podczas wojny polsko-bolszewickiej. Ogromna część miejscowych robotników popierała wówczas bolszewicką Rosję i ofensywę Armii Czerwonej przeciwko Polsce. Protest miały miejsce w stoczniach także później – w okresie dwudziestolecia międzywojennego, co związane było z trudną sytuacją gospodarczą w mieście, tzw. wielkim kryzysem. Do strajków stoczniowych dochodziło także po roku 1930, kiedy umacniały się wpływy nazistów w Gdańsku. Przeciwko tym ostatnim protestowali przedstawiciele wielu środowisk, w tym Polacy. Schyłek lat 30. XX w. i okres II wojny światowej już czasem masowego poparcia reżimu nazistowskiego przez niemieckie załogi robotnicze Gdańska¹⁰⁴.

104. A. Trzeciak, *Stocznia Gdańska. Miejsca...*, s. 136-139,



II. 84. Leżące na pobojowisku ciała poległych żołnierzy. Duża część ofiar I wojny stanowili chłopci i pracownicy przemysłu. Dopiero wobec krwawych strat na froncie, min. niemieccy robotnicy zorganizowali w latach 1917–1918 masowe strajki antywojenne, dając nierzadko posłuch ideologii bolszewickiej, fot. NN, ok. 1916, zbiory autora

Także po zakończeniu II wojny światowej i włączeniu Gdańska do Polski Stocznia Gdańska stawała się areną wydarzeń o charakterze społecznym. Załogi stoczniowe, jakie formowały się w tym czasie, stawały się niejako modelem polskiego społeczeństwa. Do pierwszych wystąpień robotniczych dochodziło w stoczniach już w latach 1945–1946 r. Do Kolejne miały miejsce w 1948 i 1958 r. Stoczniovcy wyrażali postawy opozycyjne także podczas wydarzeń roku 1968, zaś historyczny strajk 1970 r. rozpoczął się właśnie w Stoczni Gdańskiej, by następnie objąć swoim zasięgiem inne zakłady i miasta wybrzeża.



II. 85. Jeden z wieców stoczniovców na placu przed budynkiem dyrekcyjnym – obecny Plac Porozumienia Gdańskiego, fot. Zenon Mirota, ok. 1990, archiwum ECS

W latach 1971 i 1976 dochodziło do kolejnych strajków i protestów w Stoczni Gdańskiej. Wskutek strajku w sierpniu 1980 r. w Stoczni Gdańskiej narodziła się Solidarność. W dramatycznym czasie stanu wojennego i później także dochodziło do strajków robotniczych załogi Stoczni Gdańskiej. Miały one charakter pokojowy. Po przemianach roku 1989 dochodziło w stoczni do kolejnych strajków związanych z procesem upadania zakładu¹⁰⁵. Pamięć wielu spośród tych wydarzeń, również pozostaje w przestrzeni stoczni nieuobecnioma.

Społeczna spuścizna stoczni, to także wieloaspektowa historia relacji międzyludzkich, funkcjonowania jednostek, grup i środowisk, ich samoorganizacji i aktywności. Stanowi ona znaczący komponent dziedzictwa stoczni, pozwalający lepiej zrozumieć historię XIX i XX stulecia oraz znaczenie Solidarności.



II. 86. 26 sierpnia 2005 r. - finał koncertu "Przestrzeń Wolności" z udziałem Jean-Michel Jarre'a i Lecha Wałęsy. Koncert zgromadził ponad 180 tys. widzów. Wydarzenie upamiętniało XXV rocznicę powstania Solidarności, fot. NN, źródło: gdansk.pl

5.7. Dziedzictwo artystyczne

Stocznia Gdańska zawsze pośrednio związana była z kulturą. Była inspiracją dla malarzy, fotografików czy twórców rzemiosła. Stocznnię malował słynny marynista Antoni Suchanek, a fotografowali min. Tercjan Multaniak, Zenon Mirota czy Mieczysław Wojcysz, a w ostatnich latach Michał Szlaga. Sama stocznia wystąpiła w wielu dziełach polskiej i europejskiej kinematografii. Do najsłynniejszych obrazów należą filmy „Banda” (1964, reż. Z. Kuźmiński), „Molo” (1968, reż. W. Solarz), „Człowiek z marmuru” (1976, reż. A. Wajda), „Człowiek z żelaza” (1981, reż. A. Wajda), czy „Strajk” (2006, reż. V. Schlöndorff).

Działalność stoczni także miała wymiar kulturalny. Na jej terenie odbywały się często przedstawienia teatralne, wystawy, koncerty. Od 1959 r. istniała w stoczni pracownia fotograficzna. Jej powstanie związane było z dużym zapotrzebowaniem na materiały dokumentacyjne informacyjne i promocyjne. Szczególnym miejscem związanym z kulturą była jadalnia pracownicza byłej Stoczni Cesarskiej. Po wojnie mieścił się tutaj Zakładowy Dom Kultury. Funkcjonowały w nim zespoły muzyczne, grupy teatralne, realizowano wiele aktywności o charakterze artystycznym. Wystawy plastyczne odbywały się także w budynku nowej stołówki wzniesionej przy Bramie nr 2 (505A) w latach 1968–70, a także w przestrzeni samej stoczni i w jej wnętrzach przemysłowych.

¹⁰⁵. Ibidem, s. 74-75, 136-139,



II. 87. Jeden z pokazów Octopus Film Festival, który od 2018 odbywa się głównie w halach i plenerach Stoczni Gdańskiej, fot. Wojtek Rojek, źródło: octopusfilmfestival.com

Obiektem związanym z kulturą była dawna kuźnia Stoczni Schichaua – późniejsza Hala Stoczni. Po wojnie przekwalifikowana na halę widowiskową. W obiekcie tym występowało wielu światowej sławy artystów takich jak Marlene Dietrich, Jan Kiepura czy Charles Aznavour¹⁰⁶. Budynek ten spłonął w listopadzie 1994 r. podczas koncertu gdańskiej grupy muzycznej Golden Life. Po ogłoszeniu upadłości stoczni w 1996 jej przestrzeń i historia nadal pozostawały inspiracją dla artystów. Jak wspomniano wcześniej, na jej terenie działało w tym czasie wielu twórców niezależnych. organizowano także duże imprezy plenerowe pod hasłem "Przestrzeń Wolności". Warto w tym miejscu wspomnieć słynny koncert Jean'a Michel'a Jarre'a z roku 2005, uświetniający obchody 25. rocznicy powstania Solidarności. W ostatnich latach w przestrzeni stoczni organizowano wiele wydarzeń kulturalnych, przeglądów filmów czy festiwali. Zwieńczeniem tej długiej artystycznej tradycji było powstanie w przestrzeni stoczni Nowego Muzeum Sztuki, które znalazło swoją siedzibę w adaptowanym budynku dawnej szkoły zawodowej.

5.8. „Dziedzictwo kłopotliwe” – negatywna spuścizna produkcji wojennej, militarystyki, kolonializmu, nazizmu i komunizmu.

Do kategorii „dziedzictwa kłopotliwego” zaliczyć dziś można militarystyczną spuściznę gdańskich niemieckich zakładów okrętowych – Stoczni Cesarskiej i częściowo Stoczni Schichaua oraz nazistowskiej Stoczni Gdańskiej (*Danziger Werft*). W pierwszych powstawały okręty wykorzystywane do realizacji zaborczej polityki morskiej i kolonialnej, jaką Cesarstwo Niemieckie realizowało od końca XIX w. Dzięki m.in. jednostkom budowanym w niemieckich stocznich możliwe było zdobycie i utrzymania kolonii, w tym w Afryce. Efektem zaborczej i zbrodniczej polityki kolonialnej Cesarstwa Niemieckiego było choćby ludobójstwo, jakiego Niemcy dopuścili się w

106. Ibidem, s. 243



II. 88. Pomnik Ofiarom pożaru w hali widowiskowej Stoczni Gdańskiej 24 listopada 1994 przy ul. Jana z Kolna, fot. Artur Andrzej, domena publiczna

Namibii¹⁰⁷ – gdzie doszło do eksterminacji lokalnych plemion Nama (Namaqua) i Herrero (1904–1908), a także brutalna pacyfikacja powstań ludów afrykańskich Wahehe (1891–1898), i Maji-Maji (1905–1907), muzułmańskiej rebelii Busziri (rebelii Abusziriego – Al Bashira Ibn Salima; 1888–1889) czy agresywna polityka wobec Chin m.in. udział w pacyfikacji powstania bokserów (1899–1901). Niemiecki kolonializm, podobnie jak inne w tym czasie, łamał opór dominowanych przez siebie społeczności siłą. Działania te popierała duża część społeczeństwa ówczesnych Niemiec.



II. 89. Storpedowanie statku handlowego przez niemieckiego U-Boota. Scena ukazana w sposób romantyzujący, nieoddający tragizmu takich wydarzeń i dramatu załóg zatapiających jednostek, mal. W. Stover, ok. 1916, karta pocztowa, zbiory autora

107. Uznano dopiero w 2019 r.

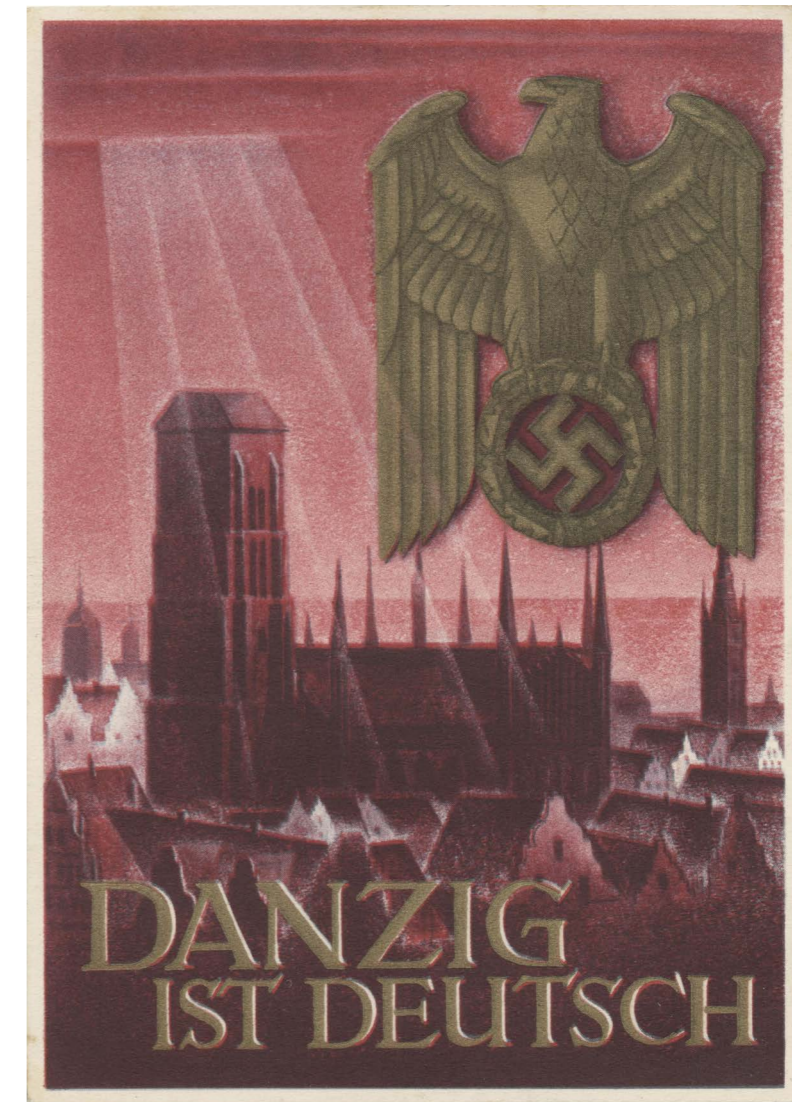
Stocznia Cesarska pozostaje symbolem przemysłu bezpośrednio służącego wojnie. Uczestniczyła ona jako rządowy zakład stoczniowy należący do Cesarstwa Niemieckiego w budowie floty, biorącej następnie aktywny udział w I wojnie światowej. Tutaj powstawały pierwsze w Niemczech U-Booty. Ich taktyczne zastosowanie latem i jesienią 1914 roku spowodowało zmianę doktryny wojny morskiej – rozpoczęcie brutalnej tzw. „nieograniczonej wojny podwodnej” i przyczyniło się do ogromnych zniszczeń i ofiar w ludziach.

Symbolem tych zjawisk są liczne gmachy i hale produkcyjne pochodzące z przełomu XIX/XX w. Na poziomie promocyjnym i informacyjnym, odżyła nazwa – Stocznia Cesarska – która w opinii autora pozostaje symbolem niemieckiego militarystyki i imperializmu. Określenie to wchodzi w istotny konflikt znaczeniowy z wartościami reprezentowanymi przez powojenną Stocznnię Gdańską, kolebkę pokojowego ruchu Solidarność. Pamiętać należy, że Stocznia Cesarska była własnością państwa i dynastii, które od XVIII w. miały agresywny stosunek do Rzeczypospolitej Obojga Narodów. W dużej mierze ich udziałem były rozbiory i upadek tego państwa. Architektoniczne, symboliczne i historyczne dziedzictwo Stoczni Cesarskiej wymagają więc podejścia krytycznego.



II. 90. Hala 3B/9B - trasernia. Przykład racjonalnej architektury przemysłowej z epoki nazistowskiej. Widoczny napis "Stocznia Gdańska" umieszczono na fasadzie w latach 50 XX w., fot. J. Zulewski, zbiory BAM

Kolejnym komponentem „dziedzictwa kłopotliwego” jest spuścizna dwóch stocznii służących nazistowskiemu państwu niemieckiemu: Stoczni Schichaua oraz nazistowskiej niemieckiej *Danziger Werft*. W obu stoczniach, podobnie jak w czasie I wojny światowej, produkowano jednostki podwodne, które miały dać Niemcom przewagę w zmaganiach o panowanie na Atlantyku i doprowadzić do zwycięstwa w II wojnie światowej. Okres ten jest także związany z dramatycznym dziedzictwem pracy przymusowej i niewolniczej, która była normą w nazistowskim przemyśle. Przymusowi i niewolniczy pracownicy byli zatrudnieni także w dużym wymiarze w stoczniach gdańskich. Wielu z nich poniosło śmierć. Ten aspekt, podobnie jak ofiary wojny morskiej czasu I i II wojny światowej, został niemal całkowicie zmarginalizowany i zapomniany.



II. 91. Okolicznościowa kartka pocztowa z hasłem "Gdańsk jest niemiecki" wydana prawdopodobnie we wrześniu 1939, autor NN, w zbiorach biblioteki University of Wisconsin–Madison



II. 92. Załoga na pokładzie U-Boota zacumowanego w basenie wyposażeniowym Danziger Werft. Po lewej widoczna część fasady hali warsztatowej Pfandgrabenhalle, na prawo od niej nowsza hala montażowa (obie niezachowane) i żuraw przypo-chylniowy. Po prawej nieistniejące budynki – akumulatorowni, a na lewo od niej umywalni, fot. NN, ok. 1942, zbiory autora



II. 93. Hala 89A - Relikt propagandowego muralu przedstawiającego dziób statku i napis: "Przez współzawodnictwo pracy do wykonania planu 6-letniego 1950-1955" umieszczonego na fasadzie w latach 50 XX w., obiekt odsonięto ponownie w ramach renowacji elewacji budynku na potrzeby "Montowni" w latach 2022-2023, pod oknem historycznej tabliczki z nazwą i numerem budynku

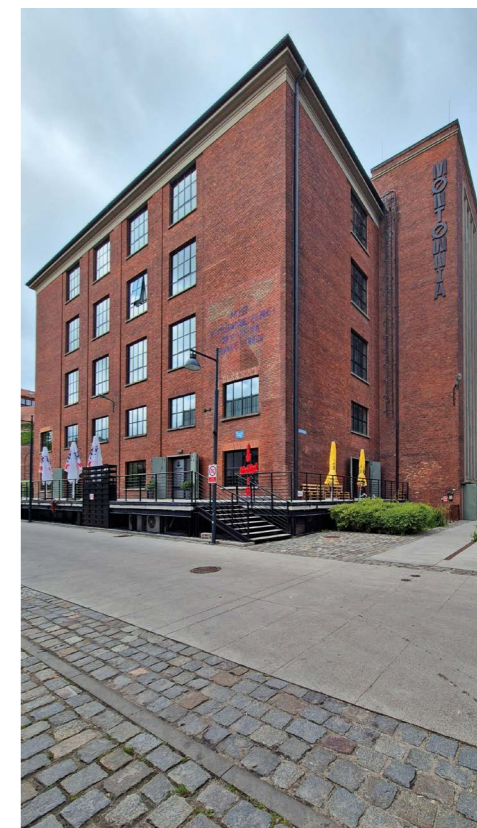
II. 94. Tablica pamiątkowa - część Pomnika Więźniów Podbozu Stutthof w Kokoszkach odsłoniętego w 1984 roku, fot. A. Trzeciak, 2026, zbiory autora

Przykładami „dziedzictwa kłopotliwego” pozostają nazistowskie zabudowania przemysłowe pochodzące z czasów II wojny światowej. Zaliczyć do nich można magazyn główny A, obecną Montownię czy zabudowania przy ul. Elektryków, zlokalizowane na terenie B dawnej Stoczni Gdańskiej. Gmachy te charakteryzuje typowy dla sztuki nazistowskiej monumentalizm. Nie brakuje jednak i takich, w których trudno szukać tego typu cech stylowych. Ich formę, jak w przypadku traserni, dyktuje raczej surowy, techniczny racjonalizm. Umieszczony na fasadzie tego budynku napis i wizerunek Orderu Sztandaru Pracy kojarzy się natomiast z zupełnie inną epoką zmieniającą i rozszerzając kontekst znaczeniowy tego zabytku.

Z „kłopotliwym dziedzictwem” nazistowskiej stoczni pozostają w relacji inne miejsca i zabytki znajdujące się poza terenem zakładu, w pierwszym rzędzie miejsca i pomniki upamiętniające obozy pracy przymusowej i niewolniczej, których więźniowie zatrudnieni byli w stoczniach gdańskich. Dzisiaj niestety czasem bezrefleksyjnie nawiązuje się do tego trudnego dziedzictwa w projektach deweloperskich¹⁰⁸, jako przesłankę przyjmując jedynie efekt promocyjny.

Do kategorii dziedzictwa kłopotliwego zaliczyć można także zjawiska związane z funkcjonowaniem przedsiębiorstwa należącego do komunistycznego państwa polskiego. Wyrazem tej zależności była przez lata indoktrynacja przedstawicieli załóg stoczniowych oraz wprężenie pracy przedsiębiorstwa i jego pracowników w systemie politycznego uzależnienia od komunistycznego Związku Radzieckiego. Najbardziej jaskrawym tego symbolem pozostaje pacyfikacja robotniczego strajku w grudniu 1970 r.

Wcześniejszy okres stalinowski, związany z szykanami ideologicznymi pracowników stoczni nie pozostawił jednak w przestrzeni poza nielicznymi obiektami, bardziej wyrazistych śladów. Jako jeden z przykładów wskazać można nieczytelny już dziś propagandowy mural znajdujący się na ścianie dawnego magazynu A głównego (obecnie „Montowni”). W swej treści nawiązuje on do konieczności realizacji planu sześcioletniego i pozornie nie zwiera treści negatywnych.



II. 95. Hala 89A - magazyn główny (obecnie "Montownia"). Przykład monumentalnej architektury przemysłowej z epoki nazistowskiej. Nad oknem widoczny relikw propagandowego muralu umieszczonego na fasadzie w latach 50 XX w., fot. M. Wantoch-Rekowski, zbiory BAM

108. Przykładem może być np. tzw. „Hala U-Bootów” obecna „Montownia”. Nazwa „Hala U-Bootów”, dodać należy całkowicie błędna i ahistoryczna, ukuta ok. 2000 r., była mocno promowana jako określenie budynku dawnego Magazynu Głównego A Stoczni Gdańskiej. Także i dziś w obiekcie tym znaleźć można liczne nawiązania do wojennej historii – grafiki ukazujące niemieckie U-Booty, model jednego z nich czy stylizowany peryskop w holu wejściowym. Jest tam dostępny także film, który szerzej ujmuje historię obiektu, ukazując także wątki solidarnościowe oraz związane z polską powojenną produkcją okrętową. A. Trzeciak, *Czy w „Hali U-Bootów” faktycznie powstawały U-Booty?*, trojmiasto.pl, 27.06.2023, <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Czy-w-Hali-U-Bootow-faktycznie-powstawaly-u-booty-n179463.html> (dostęp: 12.06.2025)



II. 96. Popiersia komunistycznych dyktatorów Lenina i Stalina usuwane z budynków po przemianach roku 1989, fot. Z. Mirola, archiwum ECS

5.9. Dziedzictwo nazewnicze

W kategorii tej mieszczą się charakterystyczne nazwy funkcjonujące w stoczni przez dekady. Są to zarówno określenia budynków czy charakterystycznych urządzeń wynikające z ich funkcji. Mamy więc w przestrzeni stoczni kotłarnie, ślusarnie, kuźnię, ciesielnię kadłubownię, trasernię, blachownię i inne. Nazwy te ściśle powiązane były z procesami technologicznymi realizowanymi w tych budynkach. Składały się one na całościowy proces budowy statków.

Inną kategorię określeń są nazwy charakterystycznych budowli hydrotechnicznych, stoczniowych urządzeń czy elementów infrastruktury, takie jak Basen Dokowy, Basen Wyposażeniowy czy Pirs Wyposażeniowy ale także Nabrzeżę Poremontowe (część nabrzeża Obszaru A) czy Płyta Fiata (na wyspie Ostów). W nazwach tych także zapisana jest funkcja, którą te urządzenia czy miejsca pełniły przez dziesięciolecia. Basen Dokowy służył do wodowania jednostek przy pomocy doku pływającego, który wpływał do środka basenu by przy pomocy siłownika przeciągnąć do niego kadłub z płaskiej pochylni i osadzić następnie na wodzie po zanurzeniu. Pirs i Basen Wyposażeniowy, podobnie jak nabrzeża wyposażeniowe, służył do cumowania jednostek pływających w trakcie ich wyposażenia.

Obecnie niektóre historyczne określenia zastępowane bywają nazwami ahistorycznymi, urobionymi wtórnie, przy tym często błędnymi, takimi jak: „Dok Cesarski”¹⁰⁹ czy „Przystań Cesarska”¹¹⁰. Nazw takich urządzenia te nigdy nie nosiły. Racjonalnym wydaje się postulat ochrony historycznych nazw budynków i urządzeń przemysłowych Stoczni Gdańskiej oraz popularyzowanie jako dóbr kultury.

109. To błędne określenie stoczniowego Basenu Dokowego promowane przez obecnego właściciela terenu. Należy podkreślić, że Basen Dokowy (niem. *Dock Bassin*) nie był dokiem w pełni znaczenia tego słowa – nie osadzano w nim budowanej ani remontowanej jednostki, a jedynie dok pływający (stąd: dokowy), do którego wciągano jednostkę stojącą na pochylni obok. Basen Dokowy nigdy też nie był nazywany cesarskim.

110. Nawet w działającej niemieckiej Stoczni Cesarskiej (1871-1918) nie było tylu określeń zawierających człon "cesarski". Jest to naturalnie element działań promocyjnych właściciela terenu, który uznał zapewne że przymiotnik cesarski ma w sobie zapisany pewien prestiż. Nie uwzględnił jednak, lub ich nie dostrzegł, symbolicznych konotacji jakie się z nim wiążą.

Do dziedzictwa leksykalnego zaliczyć można również nazwy wydziałów stoczniowych powojennej Stoczni Gdańskiej oraz ich symbole. Symboliczne określenia wydziału produkcyjnych Stoczni Gdańskiej nadal czytelne są na obiektach stoczniowych, które do nich należały. Symbole wydziału składały się z określenia literowego i odpowiedniej cyfry. Dla przykładu wydziały kadłubowe, wyposażeniowe czy silnikowe oznakowywano literami K, W lub S, W związku z tym, że wydziałów kadłubowych silnikowych czy wyposażeniowych było kilka, a każdy posiadał inną specyfikę produkcyjną, symboliczne określenia uszczegóławiano dodając cyfrę. W efekcie czego powstawały symbole takie jak: K2, K3, W2, W5 czy S1.



II. 97. Tablica z nazwą Alei Alego na filarze pochylni wydziału kadłubowego K-2, fot. NN, ok. 1980, archiwum ECS

Oznaczeń tych było jednak dużo więcej, ponieważ każda komórka stoczniowa, nie tylko produkcyjna, posiadała swój symbol. Pracownicy stoczniowi posiadali numery ewidencyjne, którymi posługiwano się w dokumentach stoczniowych. Każdy pracownik miał swój numer opisany na kasku roboczym. Wielu stoczniowców pamięta te numery do dziś.

Jako kolejny element dziedzictwa nazewniczego wskazać można ewidencyjne określenia budynków. Każdy z nich w zależności od tego czy zlokalizowany był na terenie A, B lub C posiadał odnośnik literowy i liczbowy. Mamy więc budynki 178A lub 34A znajdujące się na terenie A czy budynki 90B lub 28B znajdujące się na drugim najważniejszym obszarze stoczniowym.

W kategorii dziedzictwa nazewniczego mieszczą się także charakterystyczne nazwy ulic stoczniowych. Nawiązywały one do zawodów i specjalizacji stoczniowych, ale także innych funkcji, urządzeń czy cech przestrzeni, a nawet osób. Była więc w stoczni ul. Kadłubowców (dziś zatarta), Niterów, Narzędziowców, Malarzy, Ślusarzy, Stolarzy, Kotlarzy, Odlewników czy Elektryków, ale także ul. Kooperantów, Krótka, Biblioteczna czy ul. 27 grudnia 1965 (nawiązująca do osiągnięcia jakim było terminowe zdanie w 1965 r. wszystkich statków przygotowywanych przez wydział K2)¹¹¹.

Interesującą nazwą ulicy, bo powstała jak można zakładać w sposób zwyczajowy, była tzw. Aleja Alego, nawiązująca do postaci jednego ze znanych stoczniowych mistrzów montażu kadłubów (mistrzów pochylni) Alfonsa Schattschneidera. Była to wąska uliczka biegnąca pomiędzy dwiema dużymi pochylniami wzdłużnymi nieistniejącego już wydziału K-2. Podobnie jak inne ulice stoczniowe była ona oznakowana tablicą (ilustracja 97, powyżej).

Elementem dziedzictwa stoczniowego są także nazwy stoczniowych zawodów, dzisiaj często już nieistniejące. Do grupy tej należą np. niterzy – niegdyś jedna z najważniejszych specjalizacji stoczniowych. Pamięć o tych często wysokiej klasy specjalistach stoczniowych przetrwała w jednej z nazw ulic.

Nazwy stoczniowych ulic oraz inne określenia, oznakowania i symbole stoczniowe tj. znak, barwy biało-niebiesko-biała flaga stanowią istotne elementy dziedzictwa stoczni i jako takie powinny być zachowane i chronione.

111. Relacja jednego z wicedyrektorów Stoczni Gdańskiej – Karola Hajdugi.

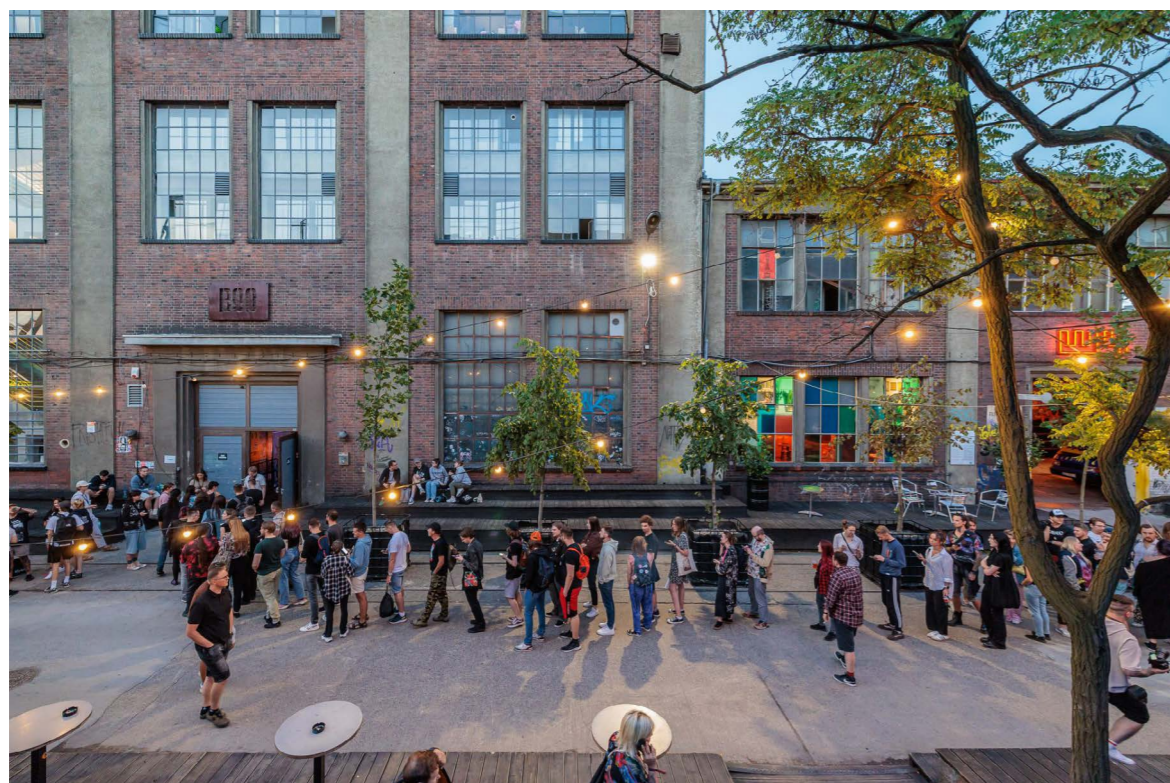


II. 98. Zidentyfikowane na podstawie dostępnych materiałów historyczne nazwy wewnętrznych ulic i nabrzeży stoczniowych. Sporządzono w oparciu o kopię mapy zakładu z lat 80. XX w., zmodyfikowaną w latach 90. XX usuwając imię Lenina i dodając skrót Spółka Akcyjna. Ponadto zaznaczono obiekty szczególnie zagrożone pożarem i posterunki straży pożarnej, oprac. W. Chmielewski, zbiory BAM

Warto podkreślić, że istnieją w stoczni inicjatywy, które z korzyścią wykorzystują dziedzictwo nazewnicze. Jako przykład podać można ul. Elektryków – przestrzeń klubowo-rekreacyjną, która nawiązuje do autentycznej nazwy ulicy stoczniowej. Przy zachowaniu historycznej nazwy, stworzona została jednocześnie nowa, rozpoznawalna marka.

Kolejnym przykładem dziedzictwa nazewniczego jest nazwa jednego z najpopularniejszych klubów na terenie stoczni: „B90”. Stanowi ona odwrócenie numeru ewidencyjnego gmachu, w którym klub się mieści – 90B. Sąsiednia hala warsztatowa zaadaptowana na zaplecze gastronomiczne ul. Elektryków zachowała natomiast nazwę W4. Przykłady te pokazują, że warto – zamiast szukać obcych znaczeniowo konstrukcji nazewniczych – korzystać z bogatego dziedzictwa Stoczni Gdańskiej.

Innym źródłem przyszłych nazw obiektów i miejsc znajdujących się na terenie powstającej dzielnicy, powinny być – w opinii autora – nazwy związane w pierwszej kolejności z pracą stoczni, historycznymi nazwami oraz dziedzictwem zakładu, które ma najsilniejszy wyraz symboliczny oraz wspólnotowy – spuścizną związku zawodowego Solidarność.



II. 99. Kolejka widzów czekających na projekcję podczas Octopus Film Festival na ul. Elektryków. Widoczne szczyty lokali: B90 (po lewej) i W4 (po prawej), nazwa ulicy także jest współcześnie używana, fot. W. Rojek, źródło: octopusfilmfestival.com

Przykładem tego jest nazwa Placu Porozumienia Gdańskiego znajdującego się przed dawnym budynkiem dyrekcyjnym Stoczni Gdańskiej, przyjęta przez Radę Miasta Gdańska w roku 2021. Inicjatywa nadania temu placowi nazwy Placu Dyrekcji, która siłą rzeczy upamiętniłaby dyrekcje zakładu z okresu wilhelmińskiego, nazistowskiego, a w szczególności z okresu PRL została zablokowana¹¹².

112. Z wnioskiem o nadanie nazwy Plac Dyrekcji wystąpił w 2021 r. właściciel części terenów stoczniowych, spółka Stoczni Cesarska Development. Była to określenie potoczne, operujące pewnym skrótem znaczeniowym, nie nadające się na

5.10. Średniowieczne dziedzictwo miejskie, osadnicze i gospodarcze

Jak wspomniano wcześniej, w średniowieczu na przyszłych terenach stoczniowych funkcjonował odrębny względem innych części Gdańska miejski organizm osadniczy: Młode Miasto. Jego istnienie związane było z procesem tworzenia silnej pozycji gospodarczej, jaką zakon krzyżacki zamierzał osiągnąć w Gdańsku. Młode Miasto nie istniało długo i nie odznaczyło się niczym szczególnym w historii. Przestało istnieć w trakcie wojny trzynastoletniej, zostawiając po sobie nieliczne ślady. Dopiero badania ostatnich lat przybliżyły lokalnych badaczy do odpowiedzi na pytanie, gdzie dokładnie znajdowała się ta miejska osada. Prace archeologiczne potwierdziły częściowo jej lokalizację, dostarczając także liczne materialne artefakty z nią związane. Obecnie jedynym elementem, który nawiązuje w przestrzeni do rzeczonoego Młodego Miasta, jest ul. Nowomiejska – nazwana tak wskutek błędnego tłumaczenia. Dokładnie przetłumaczona nazwa powinna brzmieć – ul. Młodomiejska

Nazwa Młodego Miasta została przyjęta dla określenia powstającej obecnie na terenie stoczniowym dzielnicy miejskiej. Jak zaznaczono wcześniej, o ile nazwa ta ma historyczne uzasadnienie, o tyle w przekonaniu autora jej dość powszechne stosowanie wpływa na zacieranie nazwy – Stoczni Gdańska – w społecznej świadomości¹¹³. Niemniej jednak epizod w historii jakim było funkcjonowanie średniowiecznego Młodego Miasta, jednego z gdańskich kompleksów osadniczych, wart jest zaakcentowania. Tym bardziej, że w ostatnim czasie powstała monografia dawnego Młodego Miasta, która w sposób gruntowny omawia historię tej części średniowiecznego Gdańska¹¹⁴.

5.11. Nowożytnie dziedzictwo gospodarcze

Teren Młodego Miasta, podobnie jak tereny sąsiednie, był od średniowiecza wykorzystywany jako miejsce składowe surowca drzewnego. Zasięg gdańskiego handlu drewnem obejmował praktycznie całą Europę. Zlokalizowane w rejonie dawnego Młodego Miasta składy (młodomiejskie i staromiejskie) należały do największych w Gdańsku i miały wpływ na wysokość obrotów handlowych i wynikające stąd dochody miasta i gdańskich kupców. Znaczna część drewna, które składowano i którym handlowano w Gdańsku, była wykorzystywana do produkcji stoczniowej, zarówno w lokalnych stocznich jak i w wielu innych miastach Europy. Niestety, obecnie nie pozostał żaden materialny ślad po tej pierwotnej funkcji gospodarczej tych obszarów.¹¹⁵ Niemiecka nazwa Młodomiejskich Składow Drzewnych, a także związana z nimi nazwa ulicy biegnącej dawniej w stronę Martwej Wisły – Am Holzraum (dosł. „Przy Składzie Drewna”) przetrwała do roku 1945. Współczesnym nawiązaniem do nowożytnej funkcji późniejszych terenów stoczniowych jest polska nazwa Półwyspu Drewnica, a także nie funkcjonująca już nazwa jednego z podmiotów właścicielskich Drewnica Development (dziś Stocznia Centrum Gdańsk)¹¹⁶.

nazwę oficjalną miejskiego placu. Ponadto było ono wadliwe pod względem wyrazu – nie precyzowało o jaką dyrekcję chodzi i nie odwoływało się w sposób czytelny do budynku (potocznie: budynku dyrekcji), od którego się przyjęło. Przyjęcie tej nazwy doprowadziłoby do uhonorowania dyrekcji stoczni z czasów PRL, a tym samym naruszenia tzw. ustawy dekomunizacyjnej. Autor miał okazję pisać ekspertyzę na ten temat, wykorzystaną przy opracowywaniu uzasadnienia do uchwały Rady Miasta w tej sprawie oraz brać udział w pracy zespołu ECS, który podjął interwencję w tej kwestii i przygotował inne warianty nazwy dla tego ważnego miejsca. Jedną z nich została ostatecznie przez Radę Miasta Gdańska nadana placowi. <https://www.zawszepamorze.pl/artukul/227,plac-przed-budynkiem-dawnej-dyrekcji-stoczni-doczeka-sie-oficjalnej-nazwy> (dostęp: 11.06.2025)

113. Patrz przyp. 1

114. P. Samól, *Młode Miasto Gdańsk (1380-1455) i jego patrymonium*, Gdańsk 2018. Patrz też przypis nr 4

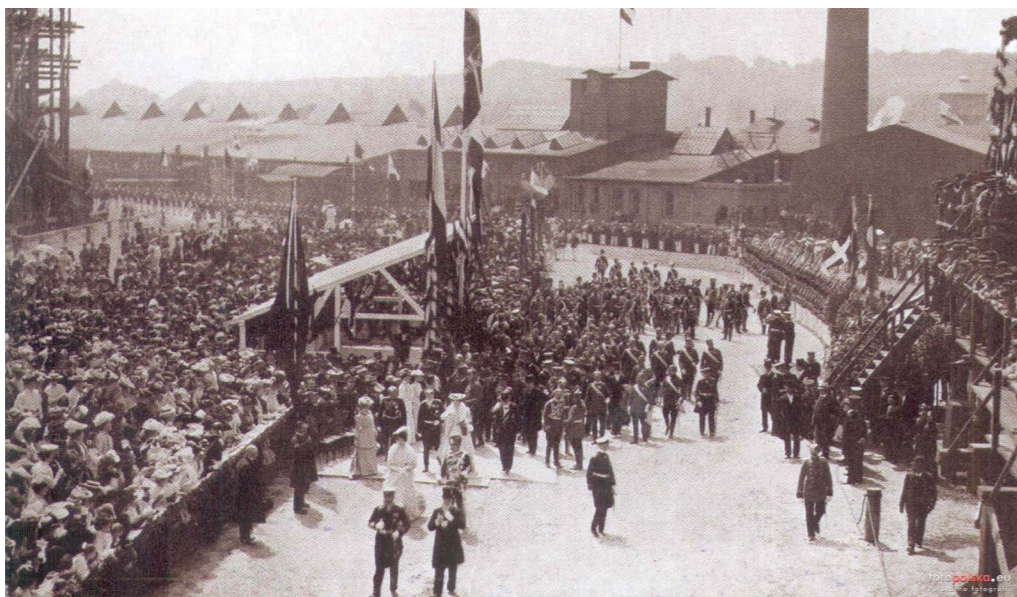
115. <https://dzieje.pl/aktualnosci/budowa-europejskiego-centrum-solidarnosci-w-gdansk-w-internecie> (dostęp 10.06.2025).

116. Warto przy tym ponownie zasugerować wykorzystywanie historycznych nazw w procesie realizacji kolejnych projektów rozwojowych na tym terenie.

5.12. Nowożytne dziedzictwo militarne

Na terenach stoczniowych, począwszy od XVII w., wznoszono umocnienia gdańskiej twierdzy. Był to potężny system obwałowań. Z jednej strony zabezpieczał on samo miasto, z drugiej zaś, jego elementy chroniły trakt wodny Wisły i wejście do wewnętrznego gdańskiego portu.¹¹⁷ Umocnienia jakie znajdowały się na późniejszych terenach stoczniowych, miały istotne znaczenie – łączyły one wewnętrzny bastionowy pierścień umocnień miasta z fortyfikacjami wyspy Holm i twierdzą Wisłoujście. Obejmowały także umocnienia znajdujące się w rejonie dzisiejszej ul. Robotniczej oraz Półwyspu Drewnica i pochylni dawnego stoczniowego wydziału K3.

Tereny stoczniowe do końca XIX w. były oddzielone od miasta trzema bastionami wewnętrznego ciągu obwałowań. Były to bastiony o nazwach Lis, Ryś i Świętego Jakuba. Do jednego z nich nawiązuje prowadząca do stoczni ul. Lisia Grobla¹¹⁸. W związku z rozbudową zakładów stoczniowych jaka miała miejsce na tym obszarze od połowy XIX w. umocnienia zostały zlikwidowane u progu XX stulecia. Dziś jedynym czytelnym śladem tych założeń militarnych jest przebieg stoczniowej ul. Rurarzy oraz czytelne w przestrzeni, ale obecnie zasypane, ujście fosi miejskiej w okolicach Mlecznego Piotra (dawn. *Milch Peter*)¹¹⁹, które do lat 70. XX w. wykorzystywane było jako stoczniowy basen wyposażeniowy A.



II. 100. Wodowanie SMS Lothringen w Stoczni Schichaua w 1904 r., fot. NN, domena publiczna, źródło: Fotopolska

5.13. Dziedzictwo niematerialne obszaru

Na ten istotny i wielowarstwowy rodzaj spuścizny Stoczni Gdańskiej składa się cały obszar zjawisk powiązanych z wiedzą i obyczajowością załóg stoczniowych od XIX w. do współczesności, szczególnie po roku 1945. Należy tu wymienić m.in. umiejętności praktyczne i stosowane techniki z zakresu budowy statków i urządzeń okrętowych, w tym już nieistniejące (np. technika niterska czy inne tradycje i praktyki rzemieślnicze występujące w stoczni, a także np. obsługa okrętowych maszyn i urządzeń parowych i in), zwyczaje organizacyjne, kulturę kooperacji, tradycje (w tym rodzinne – tradycja pracy w zakładzie), codzienne praktyki, rytuały, celebracje.

117. G. Bukal, *Fortyfikacje Gdańska i ujścia Wisły. Studium z dziejów nowożytnej architektury militarnej*, Sopot 2012, s. 133–134, 158, 398–400.

118. Dawniej nosiła ona nazwę identyczną jak nieistniejący bastion, przez którego teren przebiega – *Fuchswall*

119. Obszar znajdujący się dziś na terenie Stoczni Gdańskiej w sąsiedztwie gazowni. Dawniej znajdowała się tu podmiejska gospoda, co zapewne miało wpływ na nazwę tego obszaru.



II. 101. Trawler rybacki dla szkockiego armatora przygotowany do wodowania w stoczni Karstensen 14 października 2025 r. Statek stoi na jednej z historycznych pochylni Stoczni Schichaua, w otoczeniu dźwigów Kone pochodzących z okresu modernizacji Stoczni Gdańskiej im. Lenina w latach 70. XX w., fot. G. Mehring, źródło: gdansk.pl

Do tych ostatnich zaliczyć można zwyczaje związane z etapami budowy statku, takie jak uroczystość tzw. „palenia blach” – czyli wycinania pierwszych blach okrętowych, położenie stępki – ułożenie ważnego elementu konstrukcyjnego statku, czasem powiązane z jego poświęceniem¹²⁰, wodowanie – z całą formalną, uroczystą i estetyczną oprawą (częścią tej uroczystości był tzw. „chrzest statku” symbolizowany przez rozbitcie o jego burtę butelki szampana) – czy podniesienie bandery (flagi kraju przejmującego statek), a także uroczyste zdanie jednostki nabywcy – armatorowi. Do charakterystycznych świąt obchodzonych w stoczni zaliczyć można Dzień Kobiet, szczególnie zaś Dzień Stocznio-wca – święto pracowników przemysłu okrętowego, obchodzone w czerwcu.

Dziedzictwo niematerialne stoczni obejmuje także w szczególności sposób obyczajowości strajkowej, w tym kulturę samoorganizacji protestu, pokojowe metody walki (wiece, okupację zakładu), ale także m.in. czynności religijne praktykowane podczas strajków (np. w Sierpniu '80 czy Maja i Sierpniu '88) nadające im eschatologiczną wartość dodatkową, a także ikonosferę strajkową oraz zestaw symbolicznych wyobrażeń związanych ze strajkiem. Niezwykle istotnym jest także komponent emocjonalny, do dziś ujawniający się silnie wśród byłych pracowników Stoczni Gdańskiej. Wyraża się on silnym przywiązaniem do dawnego zakładu i objawia w takich nadal stosowanych pojęciach i figurach jak: „stocznia matka” czy „stocznia żywicielka”. W przeszłości elementami oficjalnymi mającymi podkreślać związek załogi ze stoczną były min. znak, barwy (flaga) i hymn.

Dziedzictwo niematerialne Stoczni Gdańskiej, to wreszcie cały wachlarz idei i wartości związanych z powstaniem i działalnością pokojowego ruchu Solidarność – w tym wspomniane już samoorganizacja, kooperacja, wspólnotowość, odpowiedzialność, dialog. Wiele z komponentów niematerialnego dziedzictwa Stoczni Gdańskiej ma osadzenia w jej spuściźnie materialnej.¹²¹



II. 102. Powyżej: tradycyjnie udekorowana historyczna Brama nr 2 Stoczni Gdańskiej, fot. Aw58 (CC BY-SA 4.0), 2014

II. 103. Obok: fragment czystorysu Planu Buhsego z lat 1866-69 obejmujący obszar przyszłej Stoczni Gdańskiej, zbiory B&M

120. Jedyne poświęcenie stępki w Stoczni Gdańskiej przed 1989 r. miało miejsce przy rozpoczęciu budowy przyszłego s/s Sołdek w listopadzie 1948 r. Później w okresie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zwyczaj ten zarzucono.

121. Art. nr 2 Konwencji UNESCO w sprawie ochrony niematerialnego dziedzictwa kulturowego ujmuje to w ten sposób: „Niematerialne dziedzictwo kulturowe oznacza praktyki, wyobrażenia, przekazy, wiedzę i umiejętności – jak również związane z nimi instrumenty, przedmioty, artefakty i przestrzeń kulturową, które wspólnoty, grupy i, w niektórych przypadkach, jednostki uznają za część własnego dziedzictwa kulturowego. To niematerialne dziedzictwo kulturowe, przekazywane z pokolenia na pokolenie, jest stale odtwarzane przez



6 Wartości i potencjał dziedzictwa Stoczni Gdańskiej

6.1. Wartości historyczne, artystyczne i naukowe zespołów, budynków, urządzeń technicznych i miejsc zabytkowych Stoczni Gdańskiej w kontekście ich znaczenia oraz przyszłego funkcjonowania w przestrzeni miejskiej

Obszar Stoczni Gdańskiej jest niezwykle złożony pod względem tworzących go warstw dziedzictwa kulturowego. Stanowi on przykład swoistego palimpsestu – przestrzeni, w której nakładają się na siebie i przenikają mniej lub bardziej kompletne zespoły zabytków industrialnych, związanych z funkcjonowaniem na tym obszarze kolejnych dużych zakładów produkcji okrętowej, a wraz z tym kolejne warstwy znaczeń i kontekstów historycznych. Każda kolejna stocznia działająca wcześniej na historycznym terenie Stoczni Gdańskiej – kolebki Solidarności – wykorzystywała w różnym zakresie przestrzeń, zabudowania, infrastrukturę i wyposażenie techniczne odziedziczone po poprzedniczkach, dodając zazwyczaj kolejne elementy oraz modernizując i przetwarzając starsze.

Wszystkie nakładające się na siebie, przekształcane zespoły przemysłowe, miejsca, obiekty budowlane i inne elementy pozostałe po kolejnych zakładach produkcji okrętowej funkcjonujących na tym terenie, powiązane są z określonym kontekstem historycznym, w którym powstawały i funkcjonowały. Poprzez to posiadają często odmienny kod znaczeniowy, spuściznę, przekaz symboliczny i narracyjny. Historia kolejnych stoczni funkcjonujących na omawianym terenie, przedstawiona w poprzednich częściach niniejszego opracowania, jest czytelnym odwzorowaniem procesów historycznych kształtujących dzieje Gdańska, Polski, Niemiec i całej Europy w XIX i XX w.

We wszystkich kolejnych warstwach dziedzictwa Stoczni Gdańskiej odczytać można zarysowany wcześniej zapis następujących po sobie procesów gospodarczych, politycznych i społecznych, kształtujących dzisiejszy świat. Jest to związane z charakterem i znaczeniem przemysłu, w tym wielkoskalowej wytwórczości okrętowej, w gospodarce i polityce państw i narodów. Tendencję tę obserwujemy także dziś, w epoce globalnych przemian i narastających konfliktów. Szczególnie w takiej sytuacji – w erze dynamicznych procesów politycznych, zmian technologicznych, konfrontacji zbrojnych oraz globalnej rywalizacji gospodarek światowych o strefy wpływów, większego jeszcze znaczenia nabierają ocean i morza, szlaki żeglugowe i transportowe, łańcuchy dostaw, floty handlowe i wojenne, a wraz z nimi nowoczesne statki i okręty oraz miejsca ich powstawania – stocznie. Są one tylko fragmentem wielkiej gospodarczej i geopolitycznej rywalizacji państw i mocarstw, ale fragmentem znaczącym.

wspólnoty i grupy w relacji z ich otoczeniem, oddziaływaniem przyrody i ich historią oraz zapewnią im poczucie tożsamości i ciągłości, przyczyniając się w ten sposób do wzrostu poszanowania dla różnorodności kulturowej oraz ludzkiej kreatywności". *Konwencja UNESCO w sprawie ochrony niematerialnego dziedzictwa kulturowego*, Paryż 17.11.2003 r. (Dz. U. z 2011 r., nr 172, poz. 1018), s. 10039.

Podobnie było w minionych epokach, w czasach kiedy w XIX w. rodził się globalny, kolonialny podział świata, rozwijały się i tworzyły imperia, utrwały strefy wpływów i wybuchały konflikty, w tym krwawe wojny światowe. Wszystkie te procesy odczytać możemy w przestrzeni Stoczni Gdańskiej. Dziś jest ona nie tylko przestrzenią unikalnego dziedzictwa przemysłowego, ale także symbolem i ważnym składnikiem polskiej i europejskiej kultury pamięci.

Powstała w połowie XIX w. w Gdańsku niewielka stocznia wojenna zaspokajać miała pierwotnie cele gospodarcze oraz polityczne ambicje Królestwa Prus, a następnie zjednoczonych pod ich egidą Niemiec. W ciągu dekad była ona wraz z powstałą w sąsiedztwie prywatną Stocznia Schichaua miejscem rozwoju technologicznego i wzrostu gospodarczego, ale także elementem utrwalania militarystycznych dążeń obecnych w tych krajach, jak również symbolem mocarstwowych i kolonialnych dążeń oraz aspiracji geopolitycznych nowej potęgi europejskiej – Cesarstwa Niemieckiego. Oba zakłady stały się uczestnikami wyścigu zbrojeń morskich jaki ogarnął państwa europejskie na przełomie XIX i XX w.

Skutkiem powyższych procesów stał się globalny konflikt zbrojny – I wojna światowa, toczony także na morzach. W jej efekcie upadły stare imperia, zmienił się gospodarczy i polityczny podział świata, powstały nowe państwa, a inne się odrodziły. Jedną z przyczyn klęski i upadku Cesarstwa Niemieckiego była prowadzona przez to państwo brutalna nieograniczona wojna podwodna, zapoczątkowana dzięki ofensywnemu użyciu pierwszych niemieckich okrętów podwodnych. W większości zbudowano je w Stoczni Cesarskiej w Gdańsku. Wybuch rewolucji w Niemczech, rozpoczętej przez marynarzy z bazy morskiej w Kilonii w listopadzie 1918 r., stał się jedną z przyczyn abdykacji Wilhelma II i upadku Niemiec.

Wskutek I wojny światowej narodziły nowe, zbrodnicze jak się okazało ideologie: nazizm, faszyzm i komunizm. Nie jest chyba dziełem przypadku, że protesty i rewolucje robotnicze zaczynały się w wielkich centrach przemysłowych – miastach portowo-stoczniowych, będących także wielkimi bazami okrętów wojennych – Petersburgu w Rosji, potem w Kilonii w Niemczech – gdzie zmęczeni wojną marynarze bratali się z zagrożonymi nędzą i poborem do wojska robotnikami wielkich stoczni i innych zakładów produkcyjnych.

Okres międzywojenny był według niektórych obserwatorów tylko symbolicznym dwudziestoletnim rozejmem¹²². W nowym układzie sił także nowe państwa starały się zadbać o własną pozycję, rozwój i bezpieczeństwo. Odrodzone w 1918 r. państwo polskie także starało się wykorzystać swoje położenie i uzyskany dostęp do morza. Dla realizacji nowej polityki morskiej potrzebowało ono jednak flot i stoczni. Polska starała się odzyskać swoje największe nadbałtyckie miasto – Gdańsk, a gdy to się nie udało, dążyła przynajmniej do przejęcia dawnych niemieckich obiektów rządowych m.in. dawnej cesarskiej stoczni wojennej w tym mieście.

Skomplikowane gry dyplomatyczne doprowadziły do tego, że Polska uzyskała ten zakład tylko w połowie, ale była zmuszona wydzierżawić go spółce zarządczej, w której udział większościowy miały zwycięskie mocarstwa – Anglia i Francja – zaś w kolejnych latach w zarządzie przedsiębiorstwa dominowali Niemcy (nie tylko gdańscy). Mimo tego, dawną Stocznia Cesarską, noszącą teraz nazwę Stoczni Gdańskiej (niem. Danziger Werft), choć należała w połowie do zdominowanego przez ludność niemiecką Wolnego Miasta Gdańska, którego obywatele stanowili dużą część pracowników zakładu, nazywano „polską stocznia”¹²³.

122. Opinia francuskiego dowódcy i teoretyka wojskowości, marszałka Francji, Wielkiej Brytanii i Polski Ferdynada Focha.

123. Niem. *polnische Werft*.



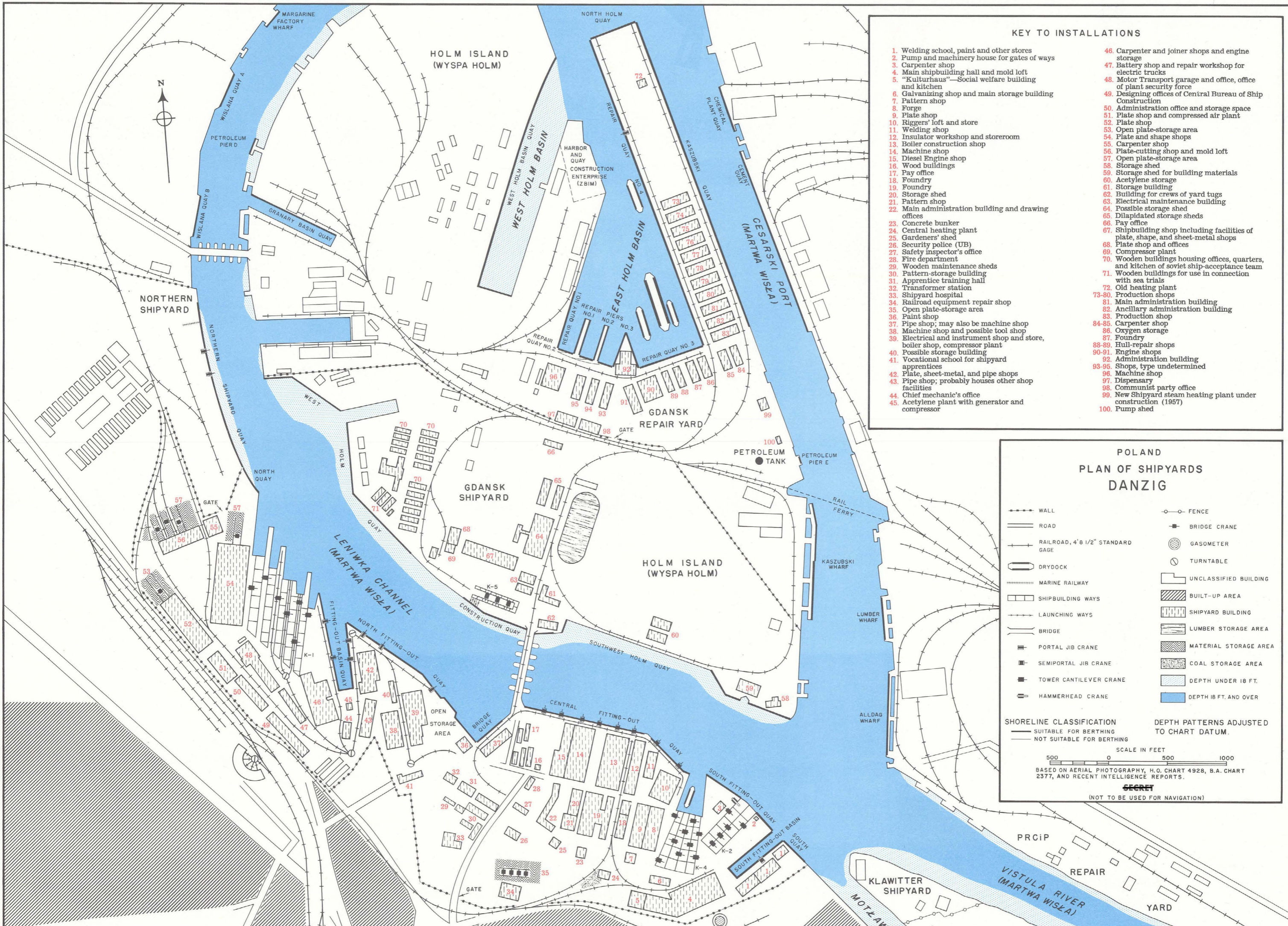
II. 104. Stocznia Cesarska - na I planie relikty powojennych pochylni wydziałów kadłubowych K1 i K2, za nimi charakterystyczny wachlarzowy Basen Dokowy - obecnie przystań jachtowa używająca ahistorycznej nazwy "Dok Cesarski" - oraz zespół historycznych hal produkcyjnych, fot. J. Zulewski 2024, zbiory BAM

W roku 1939 nazistowskie Niemcy podjęły brutalną rewizję postanowień traktatu wersalskiego, będącego podstawą kruchego politycznego ładu w Europie. Zaczęły nową wojnę, która wkrótce także stała się globalną. Podobnie jak podczas poprzedniego konfliktu, teatrem wojennym stały się morza i oceany. Narzędziem do zdobycia przewagi były dla nazistowskich Niemiec ich „wilcze stada” U-Bootów, budowane masowo w niemieckich stoczniach. Okrety te, podobnie jak podczas poprzedniej wojny, zatapiały jednostki wojenne i cywilne. Nazistowski przemysł stoczniowy przestawiony został na produkcję U-Bootów. Budowały je od początku wojny także stocznie w Gdańsku.

Na początku września 1939 r. Wolne Miasto Gdańsk zostało włączone do Niemiec, w wyniku czego przejęły one całkowitą kontrolę nad w połowie polską Stocznia Gdańską. Lokalne zakłady okrętowe produkowały następnie U-Booty na potrzeby Kriegsmarine. Powstał tu min. pierwsza, uznawana za najnowocześniejszą w tym czasie niemiecką jednostkę tego rodzaju, U-Boot typu XXI. Broń ta miała zmienić przebieg wojny i przynieść zwycięstwo nazistowskim Niemcom, nie zdołała już tego jednak tego dokonać.

Koniec zmagania z III Rzeszą nie przyniósł wolności wielu państw europejskim, w tym Polsce. Zostały one zdominowane przez komunistyczny Związek Sowiecki. Nad kontynentem zapadła „żelazna kurtyna”, a nowy reżim dążył do utrwalenia swoich wpływów w Europie środkowej i wschodniej. Ponownie służyć miał temu między innymi przemysł. Polska obok tradycyjnego przemysłu wydobywczego, stawała się także szybko potentatem w produkcji statków. Nowa gałąź powojennej gospodarki Polski – przemysł stoczniowy, która zyskała wkrótce rangę światową, narodziła się w Gdańsku – w Stoczni Gdańskiej.

II. 105. Na kolejnych stronach: Plan gdańskich stoczni - odtajnione amerykańskie materiały wywiadowcze z 1959, domena publiczna, zbiory US National Archives and Records Administration



- ### KEY TO INSTALLATIONS
- | | |
|---|--|
| 1. Welding school, paint and other stores | 46. Carpenter and joiner shops and engine storage |
| 2. Pump and machinery house for gates of ways | 47. Battery shop and repair workshop for electric trucks |
| 3. Carpenter shop | 48. Motor Transport garage and office, office of plant security force |
| 4. Main shipbuilding hall and mold loft | 49. Designing offices of Central Bureau of Ship Construction |
| 5. "Kulturhaus"—Social welfare building and kitchen | 50. Administration office and storage space |
| 6. Galvanizing shop and main storage building | 51. Plate shop and compressed air plant |
| 7. Pattern shop | 52. Plate shop |
| 8. Forge | 53. Open plate-storage area |
| 9. Plate shop | 54. Plate and shape shops |
| 10. Riggers' loft and store | 55. Carpenter shop |
| 11. Welding shop | 56. Open plate-storage area |
| 12. Insulator workshop and storeroom | 57. Open plate-storage area |
| 13. Boiler construction shop | 58. Storage shed |
| 14. Machine shop | 59. Storage shed for building materials |
| 15. Diesel Engine shop | 60. Acetylene storage |
| 16. Wood buildings | 61. Storage building |
| 17. Pay office | 62. Building for crews of yard tugs |
| 18. Foundry | 63. Electrical maintenance building |
| 19. Foundry | 64. Possible storage shed |
| 20. Storage shed | 65. Dilapidated storage sheds |
| 21. Pattern shop | 66. Pay office |
| 22. Main administration building and drawing offices | 67. Shipbuilding shop including facilities of plate, shape, and sheet-metal shops |
| 23. Concrete bunker | 68. Plate shop and offices |
| 24. Central heating plant | 69. Compressor plant |
| 25. Gardeners' shed | 70. Wooden buildings housing offices, quarters, and kitchen of soviet ship-acceptance team |
| 26. Security police (UB) | 71. Wooden buildings for use in connection with sea trials |
| 27. Safety inspector's office | 72. Old heating plant |
| 28. Fire department | 73-80. Production shops |
| 29. Wooden maintenance sheds | 81. Main administration building |
| 30. Pattern-storage building | 82. Ancillary administration building |
| 31. Apprentice training hall | 83. Production shop |
| 32. Transformer station | 84-85. Carpenter shop |
| 33. Shipyard hospital | 86. Oxygen storage |
| 34. Railroad equipment repair shop | 87. Foundry |
| 35. Open plate-storage area | 88-89. Hull-repair shops |
| 36. Paint shop | 90-91. Engine shops |
| 37. Pipe shop; may also be machine shop | 92. Administration building |
| 38. Machine shop and possible tool shop | 93-95. Shops, type undetermined |
| 39. Electrical and instrument shop and store, boiler shop, compressor plant | 96. Machine shop |
| 40. Possible storage building | 97. Dispensary |
| 41. Vocational school for shipyard apprentices | 98. Communist party office |
| 42. Plate, sheet-metal, and pipe shops | 99. New Shipyard steam heating plant under construction (1957) |
| 43. Pipe shop; probably houses other shop facilities | 100. Pump shed |
| 44. Chief mechanic's office | |
| 45. Acetylene plant with generator and compressor | |

POLAND PLAN OF SHIPYARDS DANZIG

--- WALL	--- FENCE
== ROAD	--- BRIDGE CRANE
--- RAILROAD, 4' 8 1/2" STANDARD GAGE	--- GASOMETER
--- DRYDOCK	--- TURNTABLE
--- MARINE RAILWAY	--- UNCLASSIFIED BUILDING
--- SHIPBUILDING WAYS	--- BUILT-UP AREA
--- LAUNCHING WAYS	--- SHIPYARD BUILDING
--- BRIDGE	--- LUMBER STORAGE AREA
--- PORTAL JIB CRANE	--- MATERIAL STORAGE AREA
--- SEMI-PORTAL JIB CRANE	--- COAL STORAGE AREA
--- TOWER CANTILEVER CRANE	--- DEPTH UNDER 18 FT.
--- HAMMERHEAD CRANE	--- DEPTH 18 FT. AND OVER

SHORELINE CLASSIFICATION
 --- SUITABLE FOR BERTHING
 --- NOT SUITABLE FOR BERTHING

DEPTH PATTERNS ADJUSTED TO CHART DATUM.

SCALE IN FEET
 500 0 500 1000

BASED ON AERIAL PHOTOGRAPHY, H.O. CHART 4928, B.A. CHART 2377, AND RECENT INTELLIGENCE REPORTS.

SECRET
 (NOT TO BE USED FOR NAVIGATION)



II. 106. Dźwigi Kone jako charakterystyczny akcent panoramy Gdańska. Na I planie nieistniejący już gmach dawnego biura projektowego Stoczni Gdańskiej tuż przed rozbiórką, fot. kreon1974 (CC BY SA-3.0), 2011

Przedsiębiorstwo to powstało z połączenia dawnych, zniszczonych wskutek wojny, niemieckich zakładów okrętowych. Zostały one wcześniej ogołoczone z wyposażenia najpierw przez opuszczających miasto Niemców, a następnie przez zdobywających je Rosjan. Zakłady podniesione zostały z gruzów rękoma polskich robotników i inżynierów. Po latach dodano do nazwy stocznia Gdańska imię ideologa rewolucji komunistycznej i przywódcy bolszewików – Włodzimierza Lenina. Stocznia ponownie stała się więc narzędziem ideologii. Postęp technologiczny, praca i produkcja ponownie spletały się procesami społecznymi i politycznymi. Rozwój wielkoskalowego przemysłu okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim był elementem fundamentalnych przemian struktury polskiej gospodarki i polskiego społeczeństwa. Powstały nie tylko nowe potężne zakłady okrętowe, ale także setki kooperujących z nimi przedsiębiorstw. Wytworzyły się wskutek tego procesu wielkie przemysłowe załogi pracownicze, których członkowie coraz bardziej świadomi byli własnych praw i sprawczości.

Stocznie i inne zakłady produkcyjne powiązane były licznymi więzami kooperacji, a wkrótce także solidarnym dążeniem do ważnych zmian społecznych. Wielotysięczne załogi stoczniowe były ważnymi aktorami wydarzeń Grudnia'70 i Sierpnia'80. W dziejach zakładu zaznaczyły się wszystkie przełomy polityczne w Polsce. Doprowadziło to do stworzenia nowej kultury politycznej i obywatelskiej. Najdonioślejszym wyrazem tego stały się narodziny w Stoczni Gdańskiej wielkiego, niezależnego związku zawodowego i ruchu społecznego Solidarność. Powstał on wskutek upodmiotowienia jednostek i grup.

Narodziny Solidarności rozpoczęły erozję autorytarnego systemu komunistycznego w Europie. Stały się one mitem założycielskim wolnej Polski, a Stocznia Gdańska jej symbolem. Jednak

przemiany gospodarcze, jakie nadeszły wraz z nową epoką, pochłonęły Stocznnię Gdańską jako wielki zakład produkcyjny, rozproszyły także jego wielotysięczną załogę. Uczyniły one ze Stoczni Gdańskiej kolejny, tym razem negatywny, symbol polskich przemian – utraty w znacznej części wielkoskalowego przemysłu, z takim trudem budowanego od roku 1945.

Dziś Stocznia Gdańska pozostaje przestrzenią ważnego wolnościowego, społecznego oraz przemysłowego dziedzictwa Polski i Europy. Powinna także stawać się przestrzenią refleksji, nauki i edukacji, oraz uniwersalnym miejscem pamięci o tym, co kształtowało naszą rzeczywistość w wymiarze społecznym i wspólnotowym. Jednocześnie przestrzeń stoczni podlega przemianom, od kilku lat niezwykle dynamicznym. Stocznia zmienia się w nową przestrzeń miejską, ze wszystkimi pozytywnymi i negatywnymi tego konsekwencjami.

Jedną z niepokojących zmian jest trwające od lat zacieranie tkanki kulturowej stoczni i pamięci miejsca. Objawem tego były liczne wyburzenia stoczniowych budynków, co stanowiło z kolei efekt braku ich ochrony. Utracono w ten sposób niemal połowę budynków, prawie w całości zniknęło przemysłowe wyposażenie zakładu – maszyny i urządzenia, ciekawe zabytki techniki – ważne składniki materialnego dziedzictwa industrialnego Gdańska. Zatarciu w dużej mierze uległ także przestrzenny kod Stoczni Gdańskiej – jej pierwotny wygląd i charakter, tak ważny dla Gdańska i tożsamości wielu jego mieszkańców. Zmiany w obszarze stoczni trwają od niemal trzech dekad¹²⁴. W związku z postępującymi przekształceniami urbanistycznymi obszaru, nabierającymi w ostatnich latach wyjątkowej dynamiki, założyć należy, że nadszedł najpewniej ostatni etap kształtowania tej wyjątkowej przestrzeni. Dyskurs nt. zakresu obecności w niej wielowymiarowego dziedzictwa Stoczni Gdańskiej nabiera więc szczególnego znaczenia.



II. 107. Dawna Stocznia Cesarska - na I planie powstająca zabudowa mieszkalno-usługowa, za nią zespół historycznych hal produkcyjnych i historyczny Basen Dokowy - obecnie przystań jachtowa, fot. J. Zulewski 2024, zbiory BAM

124. Wyburzenia w obszarze stoczni miały miejsce jeszcze podczas opracowywania niniejszej publikacji – w roku 2025. Dokonano ich pomimo wpisu Stoczni Gdańskiej do rejestru zabytków i nadania jej statusu Pomnika Historii.

Poniższe zestawienie, obejmujące charakterystykę poszczególnych zespołów zabytków przemysłowych, ukazanych w ujęciu chronologicznym i składających się na całość założenia Stoczni Gdańskiej, powinno stać się pomocne w procesie wydobywania i wykorzystania w zmieniającej się przestrzeni miejskiej warstw kulturowego dziedzictwa miejsca. Ma ono także pomóc w utrwaleniu w możliwie szerokim zakresie jego charakteru i tożsamości, będącej jednym z najważniejszych źródeł symbolicznej samoidentyfikacji miasta Gdańsk oraz nośnikiem uniwersalnych wartości wspólnotowych – wolności i solidarności. Palmę pierwszeństwa powinna mieć zapisana w przestrzeni Stoczni Gdańskiej spuścizna wielkiego ruchu społecznego Solidarność, jak również powiązane z nim rodzime dziedzictwo techniczne i industrialne. To ono winno pozostawać najważniejszym punktem odniesienia. Inne wartości i narracje, związane z wcześniejszą historią miejsca nie powinno z nim konkurować, zacierać i wypierać go, ale dzięki właściwej interpretacji spuścizny stoczni, dotyczącej np. tzw. „kłopotliwego dziedzictwa” współgrać z nim.



II. 108. Wyburzenie gmachu biura projektowego w lipcu 2012 r., fot. Yanek (CC BY SA-3.0), źródło: Fotopolska

Przy tworzeniu poniższego zestawienia przyjęto schemat ukazujący kolejne warstwy dziedzictwa Stoczni Gdańskiej w ujęciu chronologicznym. Opisano kolejne zespoły zabytków przemysłowych odpowiadające istniejącym, następującym po sobie zakładom stoczniowym działającym w tym miejscu. W opisach określono lokalizację poszczególnych zespołów oraz pierwotny status prawny, właścicielski i funkcjonalny zakładów w czasie ich działalności. Dodano także informację o charakterze i znaczeniu poszczególnych założeń zabytkowych wraz z katalogiem zapisanych w nich bazowych wartości kulturowych, historycznych i znaczeniowych. Określono materialne składniki poszczególnych kompleksów zabytków – wskazując tworzące je budynki, elementy infrastruktury, urządzenia, czy drobniejsze elementy.

Na koniec wskazano szczególne istotne elementy dziedzictwa poszczególnych zespołów, często z towarzyszącymi im elementami dziedzictwa niematerialnego. Należy pamiętać, że wiele obiektów w poniższym zestawieniu należy jednocześnie do kilku zespołów zabytków. Zawarte w opracowaniu rekomendacje mogą być podstawą do dalszej pracy zmierzającej do objęcia należną opieką wyjątkowych składników dziedzictwa kulturowego i historycznego – zarówno materialnego jak i niematerialnego – by pozostały pełnoprawnymi składnikami nowej przestrzeni miejskiej Gdańsk, decydującymi wszak o jej wyjątkowości.

I

KRÓLEWSKA BAZA POSTOJU I REMONTU KORWET (SZKOŁY NAWIGACYJNEJ)

KÖNIGLICHER KORVETTEN-DEPOT-PLATZ (DER NAVIGATIONSSCHULE)

(także STOCZNIA KORWETY AMAZONE - WERFT DER CORVETTE AMAZONE)¹²⁵

1844-1854

STOCZNIA KRÓLEWSKA

KÖNIGLICHE WERFT DANZIG

(także STOCZNIA MARYNARKI W GDAŃSKU - MARINE WERFT DANZIG)

1854-1871

BAZA MARYNARKI W GDAŃSKU

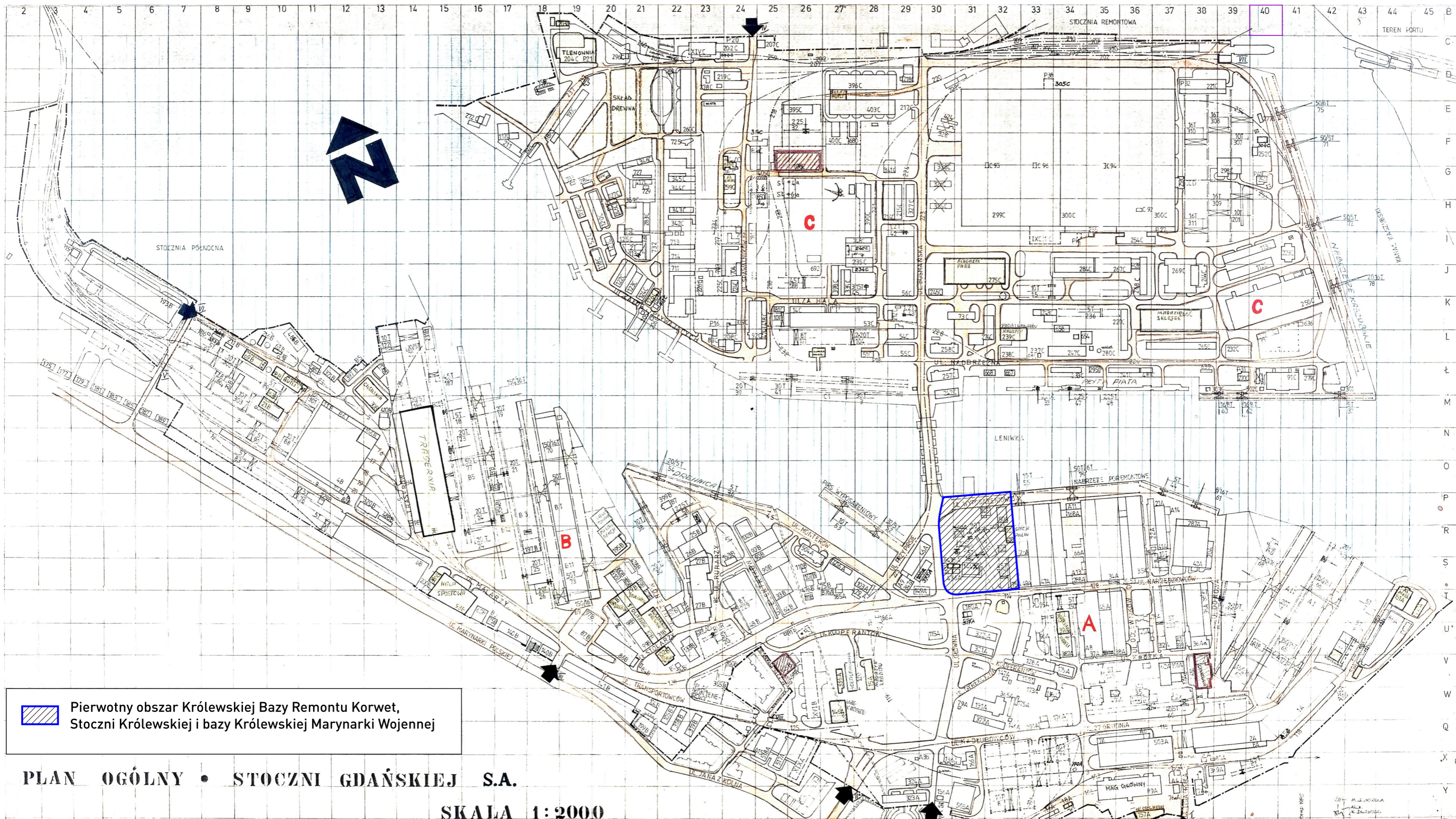
MARINE-DEPOT DANZIG

do 1864



II. 109. Widok na nabrzeża pruskiej Stoczni Królewskiej w Gdańsku od strony wyspy Holm. Na rycinie widać najstarszy teren zakładu (po prawej) oraz znajdujące się na nim drewniane zabudowania. Na pierwszym planie stawianie masztów na jednostce pływającej. W tle sylwety i wieże gdańskich kościołów – min. Najświętszej Marii Panny, św. Katarzyny, św. Jakuba i św. Bartłomieja oraz budynek wojskowego lazaretu (obecnie Poczta Polska). Rycina pochodzi z czasu kiedy baza remontowa w Gdańsku uzyskiwała status Stoczni Królewskiej, 1854, rys. i ryc. Julius Greth, Zbiory PAN BG

125. Archiwum we Fryburgu, RM 1/393/63 (dalej cyt.: AF)



II. 110. Lokalizacja najstarszych zakładów okrętowych funkcjonujących na terenie późniejszej Stoczni Gdańskiej, sporządzono na podstawie planu zam w il. 98, oprac. W. Chmielewski, zbiory BAM

Niniejszy opis obejmuje jedynie najstarszą przestrzeń zakładu, wskazując miejsce powstania pruskiej państwowej bazy remontu korwet jako najstarszego terenu służącego celom stoczniowym na obszarze historycznej Stoczni Gdańskiej.

Lokalizacja przestrzeni historycznej

Przebiegająca w centralnym obszarze terenów dawnej Stoczni Gdańskiej, w okolicach mostu na wyspę Ostrów (dawny Holm) i sąsiednich nabrzeży stoczniowych – w rejonie obecnych stoczniowych ulic: Głównej, biegnącej wzdłuż nabrzeża Martwej Wisły, ul. Wyposażeniowców oraz ul. Narzędziowców. Opis dotyczy jedynie wydzielonego, najstarszego obszaru Stoczni Królewskiej jako miejsca lokalizacji powstałego w 1844 r. najstarszego przedsiębiorstwa okrętowego na tym terenie – pruskiej Królewskiej Bazy Postoju i Remontu Korwet Szkoły Nawigacyjnej, przemianowanej następnie w Stocznie Królewską. Pozostałe tereny tej placówki, o które przedsiębiorstwo powiększało swój teren, zostały ujęte w opisie Stoczni Cesarskiej (część II). W pierwszych latach działania Stoczni Królewskiej, najstarszy obszar opisywany był jako „stary plac korwet” (*alter Corvettenplatz*)¹²⁶.



II. 111. Fragment planu przedstawiającego obszar Młodemiejskich Składow DREWNA (Jungstädtische Holzraum, na planie jako Składy DREWNA Lazaretu/Domu Ospy – Pockenhausche Holz Raum) i terenów przyszłej bazy remontowej, Stoczni Królewskiej, Cesarskiej i Gdańskiej.

Pierwotny status prawny i funkcjonalny zakładu

Własność państwa pruskiego – Królestwa Prus (*Königreich Preussen*)

Pierwszy państwowy militarny zakład stoczniowy w Prusach – pierwotnie niewielki zakład remontowy, następnie remontowo-produkcyjny. Stocznia pełnomorska.

126. APG 330 MP, 116/1132, mapa z 1858



II. 112. Fragment planu przedstawiającego obszar Młodemiejskich Składow DREWNA (II. 111). Na plan naniesiono projektowaną lokalizację bazy remontu korwet (na czerwono). Zaznaczono miejsca na plac roboczy (Arbeits Platz), basen stoczniowy (Bassin), składy – szopy (Schoppen) i budynek mieszkalny, zapewne dla personelu lub straży (Wohnhaus). Widoczne także: kanał - Rów Generalski (Generals Graben, po lewej, dziś nie istniejący) oraz Karpi Staw (Karpfen Teich, pośrodku, także nieistniejący), 1842, zbiory APG

Opis

Jest to najstarsza część późniejszej niemieckiej Stoczni Cesarskiej oraz międzywojennej i powojennej Stoczni Gdańskiej, mająca związek z systematyczną produkcją stoczniową oraz z usługami w zakresie okrętownictwa – remontami jednostek pływających.

Powstanie, działalność oraz lokalizacja w Gdańsku pruskiej bazy remontowej i stoczni wojennej podkreślały znaczenie i charakter miasta wcielonego u schyłku XVIII w. do monarchii Hohenzollernów. Gdańsk został zagarnięty przez Prusy podczas drugiego rozbioru Rzeczypospolitej (1793). W kolejnych dekadach stawał się miastem silnie zintegrowanym ze zmilitaryzowanym Królestwem Prus poprzez lokalizację w nim m.in. urzędów, jednostek wojskowych czy zakładów produkcji militarnej oraz osiedlanie się osób pochodzących z innych krajów niemieckich. Państwo pruskie na przełomie XVIII i XIX w. rozwijało się gospodarczo i rozrastało terytorialnie i ludnościowo, powiększone m.in. o ziemie polskie i ludność je zamieszkującą. Szczególnie duże znaczenie miały dla państwa pruskiego dawne polskie, nadbałtyckie ośrodki portowo-handlowe, rzemieślnicze i wytwórcze – w pierwszej kolejności Gdańsk, będący w tym czasie jednym z najważniejszych nadbałtyckich ośrodków portowych i rzemieślniczych w zakresie okrętownictwa¹²⁷. Stała za tym długa tradycja produkcji okrętowej w Gdańsku, dostępna baza surowcowa, dobre warunki hydrologiczne i geograficzne.

127. Cz. Wojewódka, op. cit., s. 242



II. 113. Książę Adalbert Pruski (Heinrich Wilhelm Adalbert von Preußen), jeden z twórców pruskiej polityki morskiej i floty, admirał pruskiej marynarki. Efektem pojawiających się w Prusach tendencji do tworzenia własnej polityki morskiej państwa był min. rozwój Stoczni Królewskiej w Gdańsku, ryc. NN, 1856, zbiory Wien Museum, domena publiczna

Wartość wskazanego obszaru polega na jego historycznych konotacjach związanych z wczesną wytwórczością okrętową, początkami historycznego przedsiębiorstwa i początkami wielkoskalowego przemysłu stoczniowego w mieście. Wiąże się ona także z procesami dziejowymi, jakie inicjowało powstanie w mieście państwowej stoczni wojennej – realizacją pruskiej – następnie niemieckiej – polityki morskiej i gospodarczej oraz ekspansji militarnej i kolonialnej.

W okresie przynależności miasta do Królestwa Prus i Cesarstwa Niemieckiego powstała w Gdańsku silna przemysłowa tradycja militarnej produkcji stoczniowej. Tworzyły ją w pierwszym rzędzie lokalne państwowe zakłady wytwórczości okrętowej – Stocznia Królewska i jej następczyni Stocznia Cesarska, będące w swoim czasie największymi stoczniami w mieście i regionie, jak również (ta pierwsza) w całym Królestwie Prus. Do tych lokalnych tradycji i militarnego dorobku gdańskich, państwowych w głównej mierze stoczni, nawiązał reżim hitlerowski wznawiający w mieście, niemal natychmiast po jego zagarnięciu w 1939 r., wojenną produkcję okrętową jednostek podwodnych na potrzeby własnej agresywnej, ekspansjonistycznej i ludobójczej polityki oraz kolejnych wojen, które podejmował.

Charakter obszaru i jego znaczenie

Najstarsza przestrzeń geograficzno-historyczna na terenie Stoczni Gdańskiej służąca wytwórczości okrętowej – miejsce powstania pruskiej bazy postojowo-remontowej korwet i Stoczni Królewskiej oraz miejsce, w którym zaczyna się historia kilku następujących po sobie zakładów stoczniowych.

Bazowe wartości kulturowe, historyczne i symboliczne przestrzeni poprzemysłowej

1. Miejsce powstania pierwszej państwowej stoczni wojennej Królestwa Prus (remontowo-produkcyjnej), a wkrótce także największej stoczni i największego zakładu produkcyjnego w Gdańsku (do ostatniej dekady XIX w.) – Stoczni Królewskiej.
2. Miejsce budowy pierwszego okrętu dla pruskich sił morskich powstałego w krajowej stoczni – korwety Danzig.
3. Pierwsza baza pruskiej floty (do 1867). Następnie przeniesiona do Kilonii.

4. Miejsce narodzin pruskiego rządowego przemysłu okrętowego, prusko-niemieckiej floty wojennej i symbolicznie, w wymiarze militarnej produkcji stoczniowej, pruskiej, następnie niemieckiej polityki morskiej i kolonialnej¹²⁸
5. Najstarsze miejsce remontów i wytwórczości okrętowej na terenie Stoczni Gdańskiej, w którym rozpoczyna się historia kolejnych zakładów działających na tym obszarze, w tym historycznej Stoczni Gdańskiej oraz nowoczesnego wielkoskalowego gdańskiego przemysłu okrętowego.
6. Pierwsza wielkoskalowa stocznia pełnomorska na ziemiach polskich.

Zachowane obiekty

W przestrzeni tej nie zachowały się żadne widoczne zabytki czy materialne relikty związane z istnieniem pruskiej bazy remontowej i pierwszej na tym terenie stoczni wojennej – Stoczni Królewskiej. Miało to związek z faktem, iż przemysłowe zabudowania, budowle hydrotechniczne i elementy infrastruktury przemysłowej pierwszej stoczni (mającej raczej wygląd i charakter manufaktury) wykonane były głównie z drewna (co miało związek z obostrzeniami wprowadzonymi przez pruskie władze wojskowe twierdzy gdańskiej – w przypadku jej oblężenia istniała konieczność szybkiego zniszczenia (czytaj: spalenia) obiektów i budynków znajdujących się, podobnie jak stocznia, bezpośrednio poza obwałowaniami miasta.

Rekomendacje

Sugerowane jest zaznaczenie przestrzenne – planistyczne, urbanistyczne, architektoniczne czy informacyjne tego terenu jako najstarszego obszaru o charakterze przemysłowym na terenie późniejszej Stoczni Gdańskiej. Należy pamiętać jednak, że obszar ten związany jest w pierwszym rzędzie z militarną (i militarystyczną) historią Królestwa Prus – monarchii zaborczej min. wobec Rzeczypospolitej Obojga Narodów, odpowiedzialnej w dużej mierze, poprzez swoją agresywną politykę międzynarodową, za upadek tego państwa, jak również za gospodarczy i prestiżowy upadek Gdańsk – jako jednego z nowożytnych bałtyckich centrów handlowych. Pruska baza korwet i wojenna Stocznia Królewska, były w zakresie charakteru produkcji i roli przemysłowej poprzedniczką militarnej, niemieckiej Stoczni Cesarskiej oraz wojennej nazistowskiej Danziger Werft (o czym w dalszej części opracowania). Oba te niemieckie zakłady nawiązywały do tradycji pruskiej Stoczni Królewskiej.

W przyszłości fakt ten winno się zaznaczać w materiałach informacyjnych, promocyjnych, tablicach informacyjnych i in. Historia pruskiej Stoczni Królewskiej powinna być w wymiarze informacji i promocji miejsca wzbogacona o aparat krytyczny.

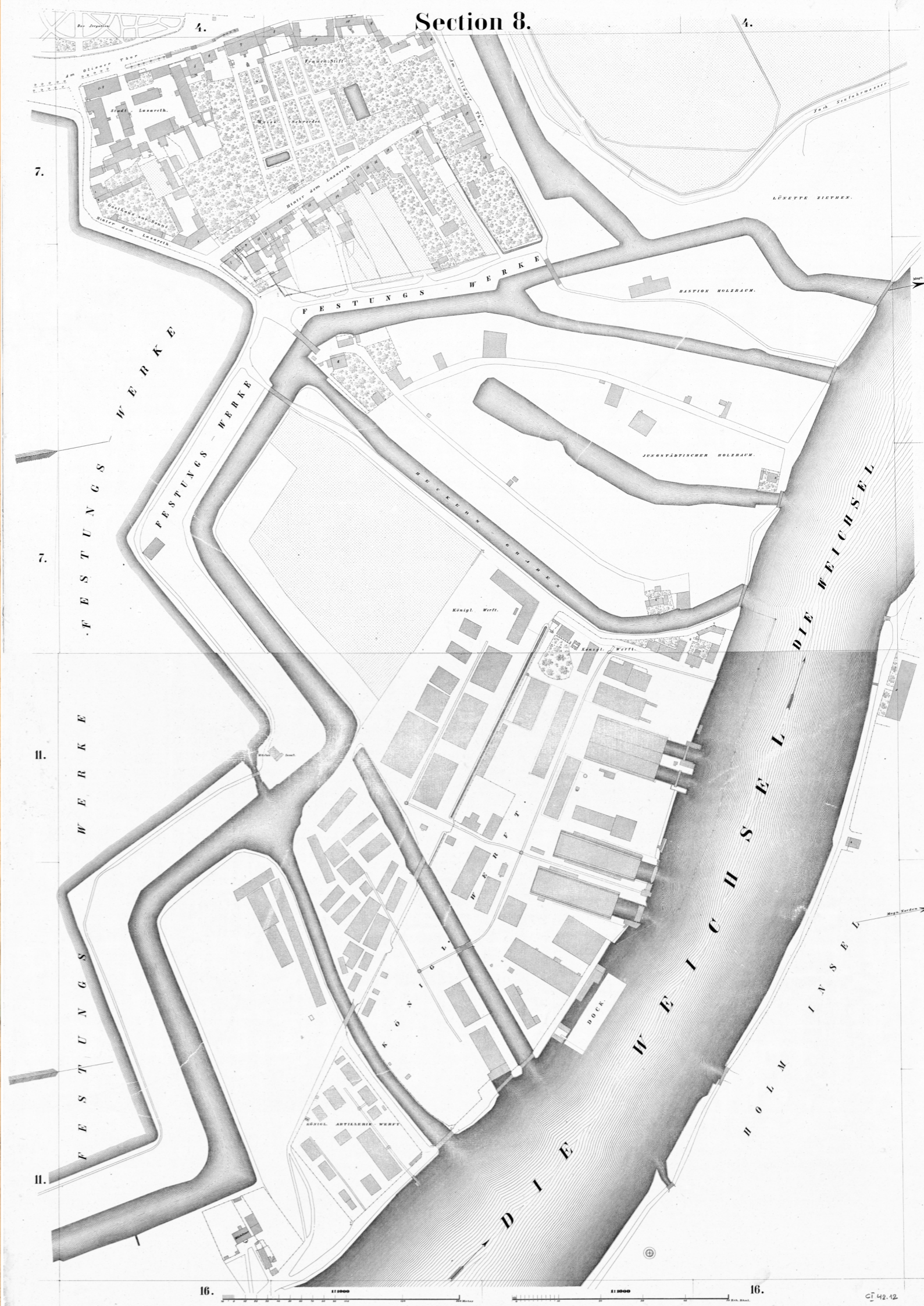
Na kolejnych stronach: **II. 114.** Plan sytuacyjny Młodemiejskich Składow Drewna i bazy postojowo-remontowej szkolnej korwety Amazone – najstarszego terenu Stoczni Królewskiej, Stoczni Cesarskiej i Stoczni Gdańskiej. Teren bazy opisany jest jako "Arsenal Platz der Amazone", ok. 1850, zbiory APG

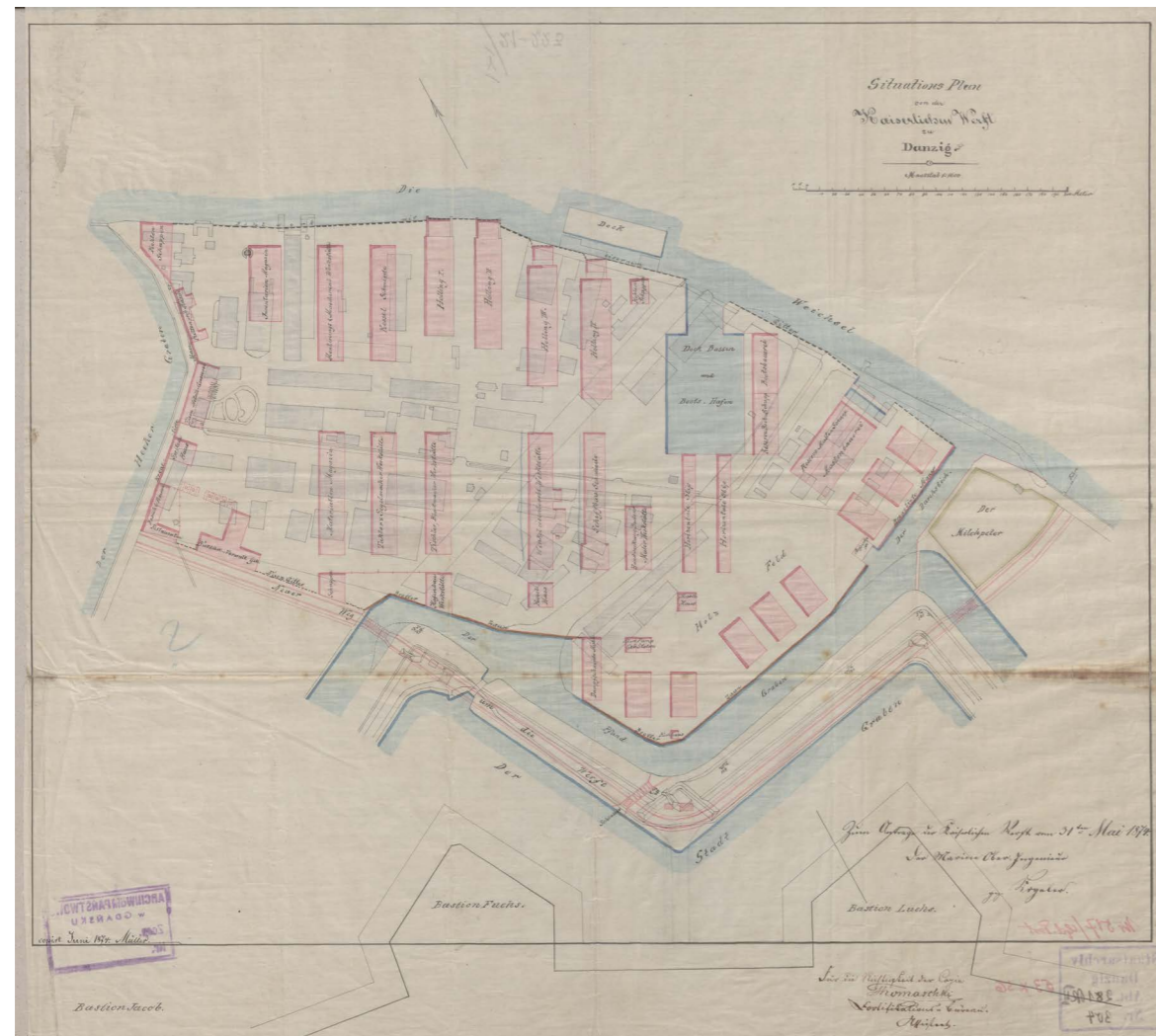
II. 115. Pruska Stocznia Królewska w okresie swojego rozwoju na tzw. planie Buhsego. Najstarszy obszar leży na styku arkuszy 8 i 12 (górna i dolna połowa ilustracji), aut. D. Buhse, 1866–69, odbitki litograficzne z 1870–71, zbiory PAN BG

128. H. Mau, *Staats und Privat Wirtschaft in Danzig*, Danzig 1927, s. 4; Cz. Wojewódka, op. cit. s. 243; A. Trzeciak., *Żelazo i morze krwi...* bs; A. Trzeciak, *Gdańsk, stocznia...* s. 21; D.J. Peters, *Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit (1918-1939). T. 1, Von der Kriegsrüstung zur Friedenswirtschaft. Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 28, 95-134. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-49652-1>.



Section 8.





II. 116-117. Plan sytuacyjny Stoczni Cesarskiej związany z jej przebudową realizowaną od lat 70. XIX w. Zaznaczono pierwotne obiekty i układ przestrzenny Stoczni Królewskiej (szare) oraz nowo projektowany zespół przemysłowy Stoczni Cesarskiej (czerwone). Przyjęty schemat przestrzennej i funkcjonalnej organizacji zakładu i wiele jego obiektów zachowało się do dziś, 1874, zbiory APG. Poniżej: stan uprzedni zilustrowany na czystorysie planu Buhsego z lat 1866-69 (il. 103)



II

STOCZNIA CESARSKA W GDAŃSKU

(KAISERLICHE WERFT DANZIG)

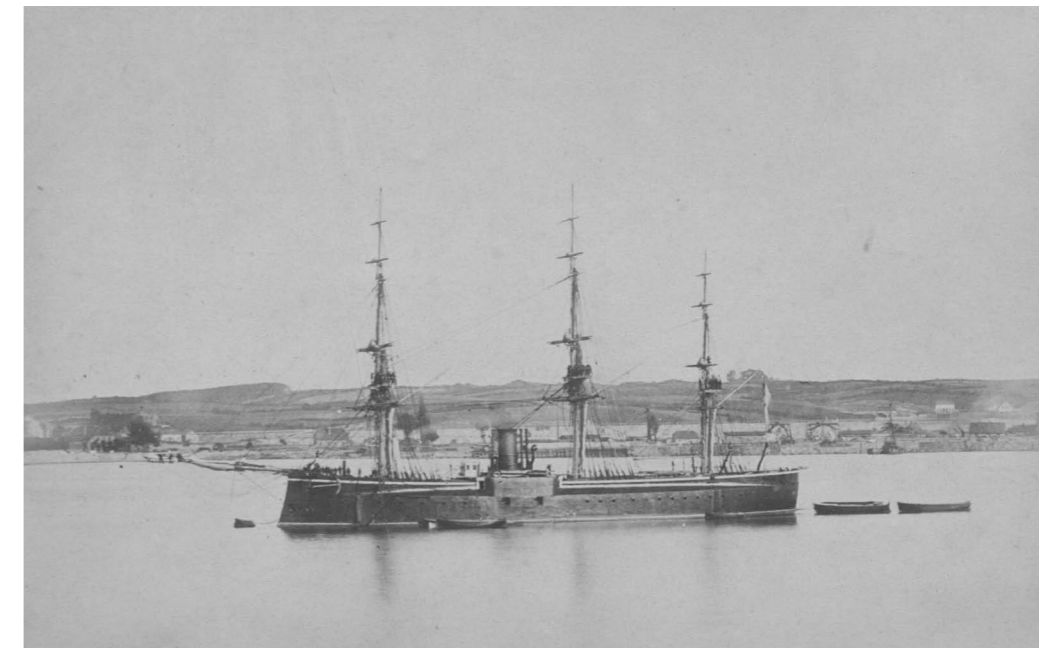
1871-1918

oraz

STOCZNIA RZESZY W GDAŃSKU

(REICHSWERFT DANZIG)

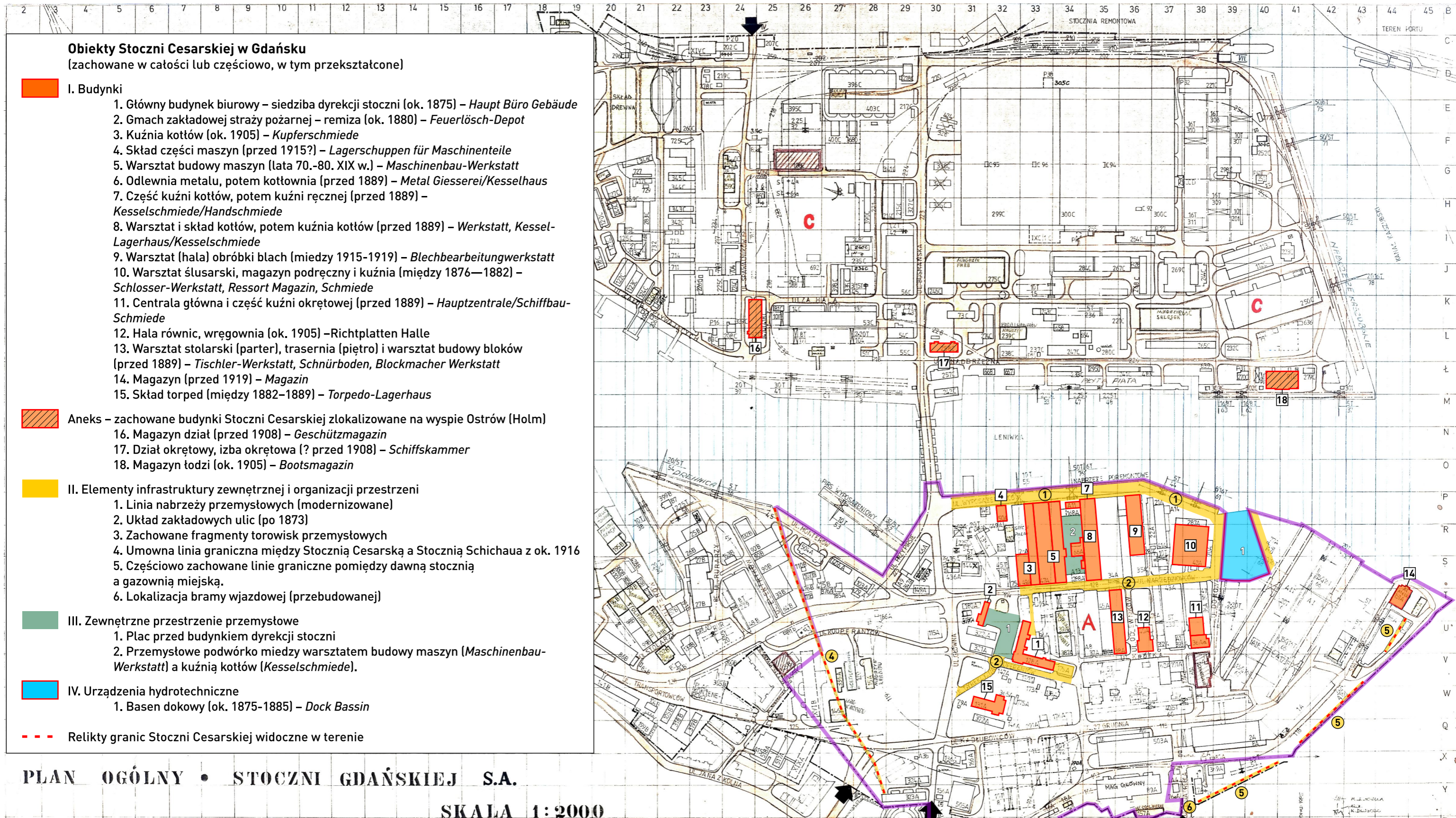
1918-1920



II. 118. Okręt SMS Hansa zbudowany w latach 1868–1872. Jego produkcja zaczęła się w Stoczni Królewskiej, a zakończyła już w Stoczni Cesarskiej. Pierwszy w Prusach okręt z kadłubem częściowo żelaznym, fot. NN, 1875, zbiory PAN BG

Lokalizacja zespołu przemysłowego

Zespół ten obejmuje najstarszy teren Stoczni Gdańskiej. Powstała w 1871 r. niemiecka Stocznia Cesarska w Gdańsku była następczynią pruskiej Stoczni Królewskiej i obejmowała cały obszar dawnego zakładu, powiększany systematycznie przez to przedsiębiorstwo w latach 1844 – 1870, w tym najstarszy teren stoczniowy opisany w części I – miejsce powstania bazy remontowej (w czasach istnienia Stoczni Cesarskiej na terenie tym zlokalizowane były głównie obiekty magazynowe). Teren dawnej Stoczni Cesarskiej leży na lewym brzegu Martwej Wisły. Rozciąga się wzdłuż nabrzeży, od obecnego Półwyspu Drewnica (rejon ul. Monterów i Przy Pirsie), do historycznego obszaru nazywanego Mleczny Piotr (*Milch Peter*) i terenu dawnej gazowni miejskiej. Dalszą granicę historycznego zakładu wyznacza bieg dzisiejszych ulic Podstocznej, Gazowniczej i Jana z Kolna. Teren dawnej Stoczni Cesarskiej pokrywają się w znacznej mierze (choć potrzebne tu są bardziej precyzyjne analizy i pomiary geodezyjne) z Obszarem A historycznej Stoczni Gdańskiej, był on także jednym z trzech obszarów produkcyjnych tego zakładu.



II. 119. Lokalizacja zachowanych obiektów Stoczni Cesarskiej (w granicach późniejszego obszaru A Stoczni Gdańskiej), sporządzono na podstawie planu zam w il. 98, oprac. W. Chmielewski, zbiory BAM



Il. 120. Cesarz Wilhelm II w mundurze marynarki. Jego ambicją było posiadanie przez Niemcy potężnej floty handlowej i wojennej oraz przemysłu stoczniowego jako narzędzi do osiągnięcia przez ten kraj globalnej potęgi morskiej, gospodarczej i kolonialnej. Dążenia te stały się jednym z czynników jakie doprowadziły do wybuchu I wojny światowej. Był jednym z twórców potęgi morskiej Niemiec. Powstawała ona w znacznej mierze w rządowych wojennych Stocznjach Cesarskich, w tym w Gdańsku, mal. Robert Hahn (1883-1940), autor kilku oficjalnych portretów cesarza, reprodukcja ilustracji z publikacji *Deutscher Schiffbau*, Berlin 1913, dokumentującej osiągnięcia niemieckiego przemysłu okrętowego, wydanej z okazji 25. rocznicy koronacji cesarza w 1913, domena publiczna

Po zakończeniu I wojny światowej i upadku Cesarstwa Niemieckiego, pomiędzy listopadem 1918 a styczniem 1920 r. – daty przejścia zakładu jako ponemieckiego mienia rządowego w Gdańsku i elementu infrastruktury zbrojeniowej tego państwa przez mocarstwa sprzymierzone – dawna Stocznia Cesarska nadal pozostawała formalną własnością Rzeszy Niemieckiej – nowego państwa o ustroju republikańskim – tzw. Republiki Weimarskiej i nazywana była Stoczną Rzeszy – Reichswerft Danzig. Zakład miał charakter stoczni pełnomorskiej. Na jego terenie funkcjonowały także m.in. zakład metalurgiczny, maszynowy oraz ciesielnia związana z suszeniem z obróbką drewna.

W lipcu 2025 r. ogromne poruszenie wywołały plany rekonstrukcji detali wrocławskiego Mostu Grunwaldzkiego, powstałego w pocz. XX i nazwanego pierwotnie Kaiserbrücke – Mostem Cesarskim. Planowano przywrócić ornamenty w postaci koron cesarskich – symbolu II Rzeszy. Dolnośląski Wojewódzki Konserwator Zabytków Daniel Gibski tak komentował sprawę dla portalu tuWroclaw.com (02.07.2025): „W planie jest odtworzenie dwóch ozdobnych naczółków z koroną cesarską, herbem Hohenzollernów, a także ozdobnym napisem »Kaiserbrücke«, czyli »Most Cesarski«. Pojawia się dokładnie w tych miejscach, gdzie były w pierwotnej wersji”. DWKZ zwraca uwagę, że propozycja znalazła się w planie remontu przyjętym przez magistrat Wrocławia. Natomiast wrocławski Zakład Dróg i Utrzymania Miasta twierdził, że decyzję taką podjął DWKZ po obejrzeniu historycznych zdjęć. W doniesieniu na łamach wroclaw.pl stwierdzono, że dokumentację zlecił ZDiUM, a związana z tym opinia DWKZ była „wręcz entuzjastyczna”. Decyzja ta odbiła się szerokim echem w mediach. Jednocześnie nie potwierdzono planów zmiany nazwy mostu z Grunwaldzkiego na Cesarski, co także sugerowano w wielu doniesieniach medialnych.

Zachodnią, umowną dziś granicę Stoczni Cesarskiej wyznacza w przybliżeniu linia biegnąca od stoczniowego budynku 503A, znajdującego się przy ul. Monterów do skrzyżowania ul. Robotniczej i Nowomiejskiej w sąsiedztwie budynku ECS

Do Stoczni Cesarskiej należała także od końca XIX w. południowa część wyspy Ostrów (Holm, oraz inne tereny poforteczne w porcie). Obszar wyspy z racji trwającej na nim wciąż produkcji oraz realizowanych dużych inwestycji infrastrukturalnych nie mógł zostać poddany głębszej analizie dotyczącej znajdujących się na nim elementów dziedzictwa kulturowego i nie został włączony w zakres niniejszego opracowania. Brak ten należałoby w przyszłości uzupełnić. Niemniej jednak zestawienie elementów architektonicznych historycznego zespołu Stoczni Cesarskiej znajdujące na wyspie Ostrów zostało dodane jako krótki aneks do wykazu obiektów Stoczni Cesarskiej znajdującego się poniżej.

Pierwotny status prawny i funkcjonalny zakładu

Powstała z Królewskiej Bazy Korwet i Stoczni Królewskiej w Gdańsku. Wojenna stocznia państwowa należąca do Cesarstwa Niemieckiego (Deutsches Kaiserreich – Rzeszy Niemieckiej/II Rzeszy – Deutsches Reich/Zweites Reich), własność Cesarskiej Marynarki Wojennej (Kaiserliche Marine), zarządzana przez Urząd Marynarki Rzeszy (Reichs Marine Amt).

Charakter zespołu i jego znaczenie

Historyczny zespół przemysłowy oraz industrialne założenie urbanistyczno-architektoniczne. Przykład pełnomorskiej stoczni wojennej (produkcyjno-remontowej) z przełomu XIX i XX w. – okresu drugiej rewolucji przemysłowej, czasu dynamicznej rozbudowy potencjału gospodarczego i wojennego cesarskich Niemiec, intensywnych zbrojeń morskich w Europie poprzedzających wybuch I wojny światowej oraz globalnej rywalizacji gospodarczo-kolonialnej mocarstw.

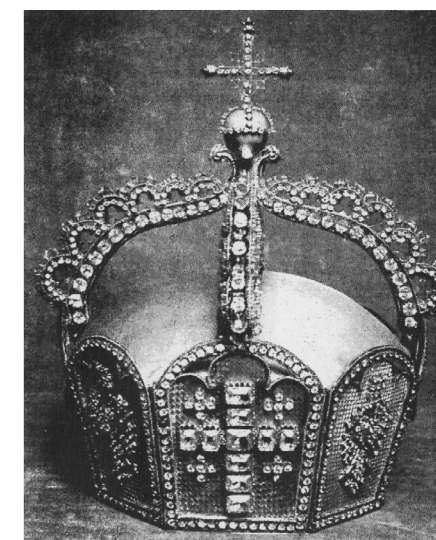
Chociaż część obiektów została rozebrana (np. tzw. Willa Dyrektora i budynki sąsiednie, jak odlewnia, stołówka zakładowa, czy hale prefabrykacji – zestawienie na końcu materiału) zespół zabytków przemysłowych Stoczni Cesarskiej jest dość dobrze zachowany pod kątem kompletności i integralności architektury przemysłowej i pierwotnego rozplanowania przestrzeni. Na terenie tym znajdują się także nieliczne zachowane urządzenia i budowle hydrotechniczne, w tym obiekty dziedzictwa kultury przemysłowej o istotnym znaczeniu, jak również elementy infrastruktury produkcyjnej i komunikacyjnej (nabrzeża, drogi, fragmenty torowisk) i in.

Całe założenie przemysłowe Stoczni Cesarskiej, z jego zabudową i infrastrukturą techniczną było podstawą do organizacji kolejnych przedsiębiorstw stoczniowych działających na tym terenie, dzięki czemu przetrwało wiele obiektów przemysłowych z przełomu XIX i XX w. Wiele z nich było jednak w ciągu kolejnych dekad, ze względu na zmieniające się wymagania funkcjonalne i produkcyjne, poddawane przebudowom i modernizacjom, przez co pierwotny charakter wielu obiektów został częściowo zatarty. Była to powszechna praktyka w przestrzeniach i zakładach produkcyjnych. Trudno obecnie znaleźć na terenie stoczni obiekt nie poddany w ciągu lat przebudowie. Kolejne nawarstwienia architektoniczne stanowią jednakże walor tych obiektów przemysłowych, obrazujące zmieniające się na przestrzeni lat funkcje przemysłowe oraz podejście do kształtowania tego rodzaju budynków (np. poprzez dobudówki, przekształcenia dachów w celu lepszego doświetlenia wewnątrz itp.).

Dla dokonania precyzyjniejszych ustaleń dotyczących zakresu przebudów czy materiałów użytych do budowy, obiekty Stoczni Cesarskiej (stanowiące dużą część najstarszych budynków dawnej Stoczni Gdańskiej) powinny zostać podane metodycznym badaniom architektonicznym.



Il. 121. Cegły użyte do budowy obiektów stoczniowych pochodzących min. z cesarskiej manufaktury w Kadynach (Cadinen). Na zdjęciu cegły budynku dyrekcji Stoczni Cesarskiej. Znak wytwórni z charakterystyczną Koroną Cesarstwa Niemieckiego – symbolem II Rzeszy. Korona zaprojektowana w 1871 była wzorowaną na średniowiecznej Koronie Rzeszy – Reichskrone, symbolu Świętego Cesarstwa Rzymskiego przechowywanej w wiedeńskim Skarbcu Cesarskim, fot. A. Trzeciak, 2021, zbiory autora, por. przypis na s. 128



Il. 122. Korona używana przez niemieckich cesarzy z rodu Hohenzollernów miała charakter wyłącznie symboliczny. Fizycznie istniała tylko w formie drewnianego modelu przechowywanego w pałacu Monbijou w Berlinie, który uległ zniszczeniu w czasie II wojny światowej, fot. NN, domena publiczna.



II. 123. Pracownicy Stoczni Cesarskiej podczas budowy jednego z wczesnych typów okrętów podwodnych (U-Bootów). Na zdjęciu poszywanie kadłuba – okładanie wręg okrętowych arkuszami blachy i ich łączenie za pomocą śrub i nitów. Jednostka stoi na jednym ze stoczniowych slipów (pochylni, tzw. płaskiej) przy Basenie Dokowym, w tle budynek kuźni okrętowej (niższy) – jej hala boczna, oraz gmach tzw. „centrali głównej” (wyższy), fot. NN, 1913, zbiory NMM

Bazowe wartości kulturowe, historyczne i symboliczne przestrzeni przemysłowej

1. Najstarsza państwowa i wojenna stocznia pełnomorska zjednoczonych przez Prusy Cesarskich Niemiec – miejsce narodzin rządowego militarnego przemysłu stoczniowego tego państwa, nowoczesnej floty wojennej oraz jedno z miejsc powstania niemieckiej broni podwodnej.¹²⁹
2. Najstarsza nowoczesna stocznia pełnomorska w Gdańsku i na ziemiach polskich.
3. Przykład zakładu wielkoskalowej produkcji okrętowej w tym m.in. maszynowej i metalurgicznej z przełomu XIX i XX w.
4. Jedna z trzech państwowych stoczni wojennych należących do Cesarstwa Niemieckiego i niemieckiej marynarki wojennej, będących filarem rozbudowy morskiego potencjału wojennego tego państwa. W latach 1850 – 1869 duże jednostki wojenne budowane były jedynie w stoczniach rządowych w Gdańsku, Kilonii i Wilhelmshaven¹³⁰. Dopiero w kolejnym etapie realizacji dużych okrętów powierzano zaczęto prywatnym przedsiębiorstwom stoczniowym. Budowana w niemieckich stoczniach flota wojenna stanowiła narzędzie realizacji polityki kolonialnej tego państwa (w tym działań eksploatacyjnych

129. Cz. Wojewódka, op. cit., s. 243; A. Trzeciak, *Żelazo i morze krwi...*, bs.
130. Cz. Wojewódka, op. cit., s. 227

i eksterminacyjnych). Była ona także kluczowym czynnikiem realizowanych przez to państwo od 2 połowy XIX do początku XX w. koncepcji geopolitycznych zakładających dążenie do globalnego wzrostu pozycji Niemiec (tzw. *Weltpolitik* – polityki światowej). W rządowych zakładach okrętowych dokonywała się w pierwszym rzędzie niezwykle dynamiczna rozbudowa potencjału wojennego Cesarstwa Niemieckiego, co uczyniło z tego kraju jedną ze światowych potęg morskich, gospodarczych, militarnych i kolonialnych.

5. Ze względu m.in. na produkcję militarnych jednostek nawodnych oraz pierwszych niemieckich U-Bootów, obszar i obiekty Stoczni Cesarskiej, mogą być uznane za miejsce pamięci o ofiarach wojen i eksploatacji kolonialnej. Jej przykładem pozostaje m.in. ludobójstwo afrykańskich plemion namibijskich przeprowadzone przez Cesarstwo Niemieckie w latach 1904-1908. To także miejsce pamięci o ofiarach wojny morskiej 1914-1918 – w tym zainicjowanej przez cesarskie Niemcy „nieograniczonej wojny podwodnej” – *uneingeschränkter U-Boot-Krieg* (ang. *unrestricted submarine warfare*) – pierwszego w historii bezwzględnego, globalnego starcia flot podwodnych oraz tzw. *Handelskrieg* – „wojny handlowej” polegającej na zatapianiu (w tym bez ostrzeżenia) min. cywilnych jednostek handlowych. Zmagania na morzu podczas I wojny światowej pociągnęły za sobą tysiące ofiar, także wśród osób cywilnych w tym dzieci. Niemieckie U-Booty z Gdańska odegrały w tym niezwykle istotną rolę.¹³¹ Rozpoznawalnym na świecie symbolem okrucieństwa wojny morskiej lat 1914 – 1918 pozostaje brytyjski transatlantyk *Lusitania*, storpedowany i zatopiony w maju 1915 r. przez niemiecki okręt podwodny U-20 zbudowany w gdańskiej Stoczni Cesarskiej¹³².



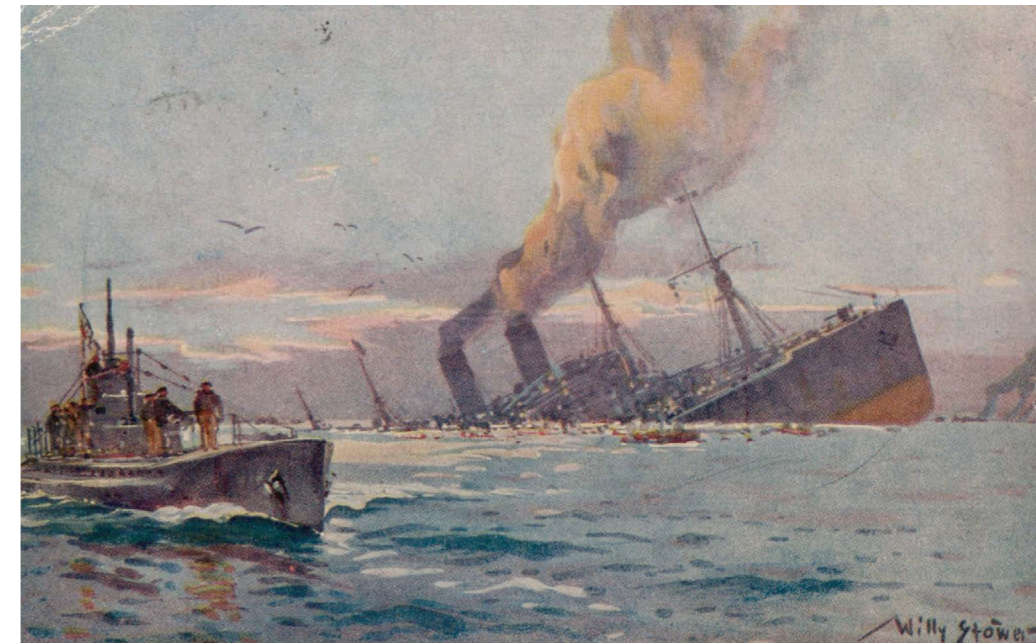
II. 124. Niemieckie U-Booty wychodzące w morze. Pierwsze dwa to U-7 i U-8 zbudowane w Stoczni Germania w Kilonii, trzeci to najpewniej U-9 zbudowany w Stoczni Cesarskiej w Gdańsku, fot. NN, ok. 1914, zbiory autora

131. A. Trzeciak, *Żelazo i morze krwi...*, bs.
132. Ibidem

Stocznia Cesarska to także przestrzeń uniwersalnej refleksji odnoszącej się do wymienionych wyżej kwestii. Wpisane w ten obszar wartości antywojenne i humanistyczne stanowiąc mogą wzmocnienie wolnościowego i solidarnościowego znaczenia przestrzeni Stoczni Gdańskiej, mogą także być przedmiotem świadomej, zaangażowanej turystyki krytycznej¹³³.

6. Niemal kompletnie zachowany zespół obiektów przemysłowych z przełomu XIX i XX w. z zachowanym układem urbanistycznym, zestawem obiektów architektury przemysłowej, elementami infrastruktury drogowej – ciągami komunikacyjnymi (siecią ulic, fragmentami torowisk), a także częściowo zachowanymi ciągami technologicznymi (funkcje te wymagają precyzyjnego rozpoznania na dalszym etapie studiów). Obejmują one produkcję kadłubów jednostek wojennych (w tym obróbkę blach i kształtowników, montaż i wodowanie kadłubów), budowę kotłów okrętowych, montaż silników oraz warsztaty ślusarskie, stolarskie i obiekty magazynowe. W oparciu o tę infrastrukturę produkcja stoczniowa realizowana była w latach ok. 1875–1918. Precyzyjne rozpoznanie metod produkcji okrętowej w Stoczni Cesarskiej wymaga także bardziej szczegółowych badań.
7. Spójny zespół obiektów architektury przemysłowej utrzymanej w jednym z narodowych stylów niemieckich popularnych w XIX i początkach XX w. – tzw. *Rundbogenstil* (styl arkadowy, styl okrągło-łukowy) wraz z grupą obiektów industrialnych wzniesionych w konstrukcji szkieletowej (stalowy szkielet z ceglanym wypełnieniem). To jeden z największych zespołów przemysłowych w tym stylu w Gdańsku i na Pomorzu.
8. Przestrzeń wdrażania zmian technologicznych w stoczniowej produkcji wojennej Niemiec (w kontekście produkcji innych państw europejskich) u schyłku XIX i początku XX w. oraz w okresie I wojny światowej (np. przechodzenie od produkcji jednostek drewnianych do całkowicie stalowych, produkcja różnych rodzajów okrętów – od korwet i kanonierek po pancerniki, budowa pierwszych w Niemczech okrętów podwodnych U-Bootów).
9. Przestrzeń, w której zachowane są nieliczne, unikalne w skali lokalnej i globalnej zabytki techniki stoczniowej (lub ich fragmenty) – np. Basen Dokowy (fragment kompleksu pochylni płaskich), czy prasa kuźnicza z ostatnich lat XIX w. w budynku dawnej kuźni.
10. Miejsce powstania licznych sławnych i zapisanych w historii (w tym negatywnie) okrętów, nawodnych i podwodnych, w tym związanych ze znanymi postaciami historycznymi.
11. Miejsce protestów antywojennych niemieckich robotników gdańskich z lat 1917-1918.

133. Obecnie jednym z trendów turystyki jest tak zwany *dark tourism* – mroczna turystyka czy tanatoturystyka. Ze względu na swój charakter nie ma ona charakteru masowego, jednak staje się coraz popularniejsza. Koncentruje się na odwiedzaniu miejsc związanych z konfliktami zbrojnymi, tragediami, zbrodniami, przemocą i śmiercią – np. obozów zagłady, miejsc kaźni czy katastrof, pól bitewnych, cmentarzy wojennych i inn. Dotyka często tematów i obejmuje miejsca społecznego tabu. Świadomym, nie nastawionym na sensację odbiorcom pomaga ona zrozumieć ludzkie cierpienie wpisane w procesy historyczne i będące ich efektem oraz społeczne koszty konfliktów międzyludzkich i międzynarodowych, stając się często źródłem silnych przeżyć i głębszej refleksji. Kilka takich miejsc uhonorowanych zostało Znakami Dziedzictwa Europejskiego (przyznanego także obiektom Stoczni Gdańskiej jako kolebki Solidarności) – np. cmentarz wojenny nr 123 w miejscowości Łuzna-Pustki, miejsce masowych pochówków żołnierskich z okresu I wojny św., jeden z ponad 400 podobnych miejsc pamięci – zespołu tzw. zachodniogalicyskich cmentarzy wojennych czy Miejsce Pamięci Narodowej w Łambinowicach – zespół byłych obozów jenieckich z czasów różnych konfliktów wojennych wraz cmentarzami. Autor przed kilku laty zrealizował otwarty spacer tematyczny po terenach Stoczni Gdańskiej pod hasłem – *Nie tylko Solidarność. Mroczna historia Stoczni Gdańskiej*, podczas którego omówione zostały zagadnienia i ukazane miejsca związane ze zbrojeniami morskimi XIX i XX w., I i II wojną światową, pracą przymusową oraz ofiarami represji komunistycznych po 1945 r.



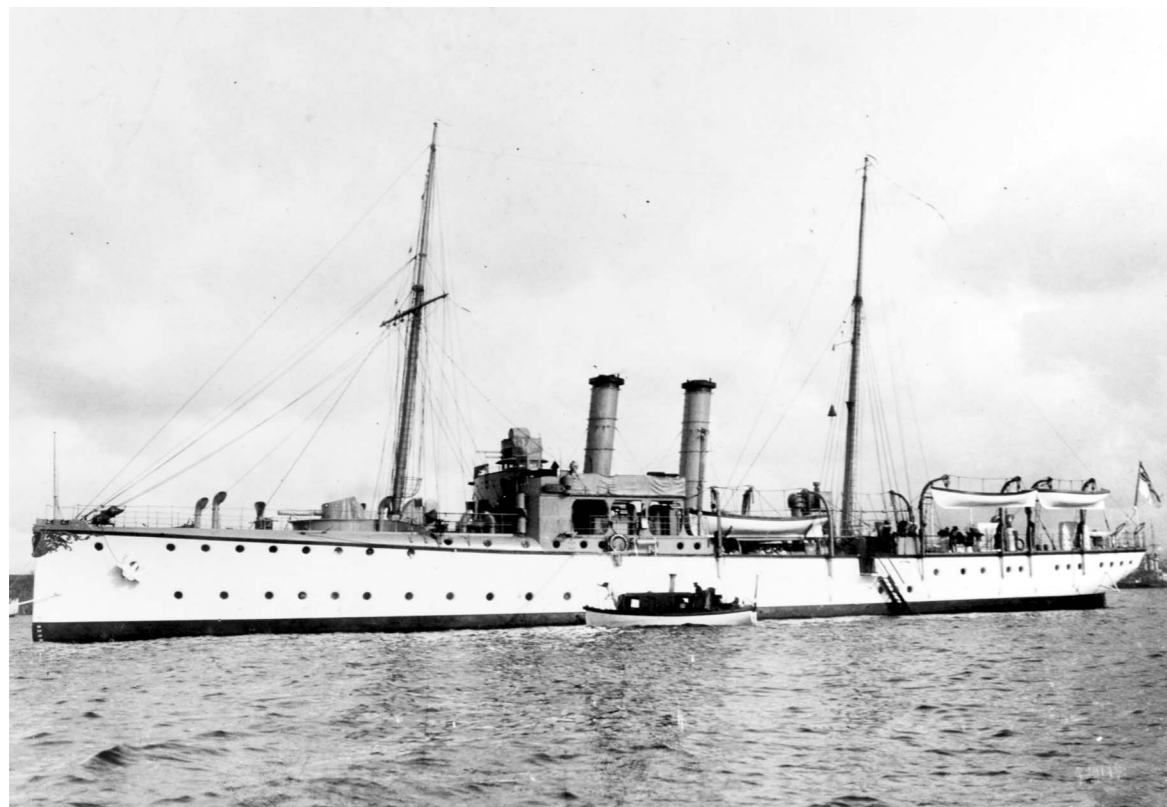
II. 125. Zatopienie alianckiego statku transportującego oddziały wojskowe na front przez niemieckiego U-Boota, mal. Willy Stöwer, ok. 1916, zbiory autora

12. Zakład produkcji okrętowej mający istotny wpływ na rozwój szkolnictwa technicznego w Gdańsku, Królestwie Prus i Cesarstwie Niemieckim, także w międzywojennych Niemczech – powstanie *Königliche Technische Hochschule zu Danzig* (Królewskiej Szkoły Technicznej w Gdańsku – obecnej Politechniki Gdańskiej). Szkoła ta miała istotne znaczenie także dla polskiego okrętownictwa. Absolwentami tej uczelni było wielu pionierów polskiego przemysłu stoczniowego i organizatorów pierwszych polskich zakładów okrętowych i budowniczych statków. Kilku z nich w latach powojennych pracowało w powojennej Stoczni Gdańskiej.

Opis

Stocznia Cesarska w Gdańsku była jedną z trzech państwowych stoczni wojennych należących do II Rzeszy – Cesarstwa Niemieckiego i jego marynarki wojennej¹³⁴. Była ona najmniejszą, ale jednocześnie najstarszą z nich. Stocznia Cesarska w Gdańsku obejmowała przede wszystkim opisywany w niniejszym opracowaniu lewobrzeżny obszar Martwej Wisły. Od końca XIX w. należały do niej także tereny sąsiednie (np. Bastion Holzraum – patrz mapa na il. 21) oraz duże obszary położone w południowej części wyspy Holm, jak również w porcie gdańskim. Był to min. dawny *Marinekohlenlager* (miejsce składowania węgla, będącego na przełomie XIX i XX podstawowym paliwem statków i okrętów oraz surowcem niezbędnym w produkcji stoczniowej), dawna reduta Hamberger (Redoute Hamberger) w Wisłoujściu oraz dawny Fort Bousmard. Opisywane założenie objęte niniejszym opracowaniem stanowi zatem jedynie część dawnego kompleksu należącego do niemieckiej stoczni wojennej. Jest to jednak najstarsza, najważniejsza i najbardziej spójna część dawnej Stoczni Cesarskiej, w której koncentrowały się procesy wytwórcze oraz realizacja produkcji okrętowej.

134. J. Kukliński, *Rozmiary i struktura produkcji stoczni Schichaua w Elblągu i Gdańsku w latach 1855–1919*, Nautologia, R. XVI, 1981, nr 3 (603), s. 12-13



II. 126. Słynna niemiecka kanonierka SMS Panther zwodowana w Stoczni Cesarskiej w 1901, zbiory DDB, domena publiczna



II. 127. Wnętrze kuźni Stoczni Cesarskiej (hala 36A) po 2015 ogołocone z całego wyposażenia za wyjątkiem największej prasy kuzniczej o nacisku 5 000 ton, fot. W. Chmielewski, 2023, zbiory BAM

W związku z faktem, iż Morze Bałtyckie stawało się w 2 poł. XIX w. dla Cesarstwa Niemieckiego drugoplanowym akwenem operacyjnym, położenie stoczni wojennej w Gdańsku stawało się w tym czasie peryferyjne w stosunku do większych tego rodzaju rządowych placówek w Kilonii i Wilhelmshafen. Znajdowały się one w sąsiedztwie ważnych strategicznie Cieśnin Duńskich oraz nad Morzem Północnym, będącym w związku z możliwością wyjścia na Atlantyk i bezpośredniej konfrontacji z Royal Navy ważniejszym od Bałtyku akwenem. Niemniej rozwój Stoczni Cesarskiej w Gdańsku pozostawał ściśle powiązany z rozwojem przemysłowym i militarnym Niemiec oraz planami rozbudowy jej floty wojennej w przeddzień światowego konfliktu zbrojnego. Rozwój gdańskiej stoczni stanowi odbicie tendencji gospodarczo – politycznych występujących w tym czasie w Niemczech. Kolejne fazy rozwoju i rozbudowy zakładu, realizacja nowych inwestycji oraz zadań produkcyjnych dobrze odzwierciedlają sytuację polityczno-gospodarczą Cesarstwa Niemieckiego oraz jego plany militarne i geopolityczne.



II. 128. Marynarz z SMS Panther (napis na otoku czapki), ok. 1901 lub 1915–1916, zbiory DDB, domena publiczna

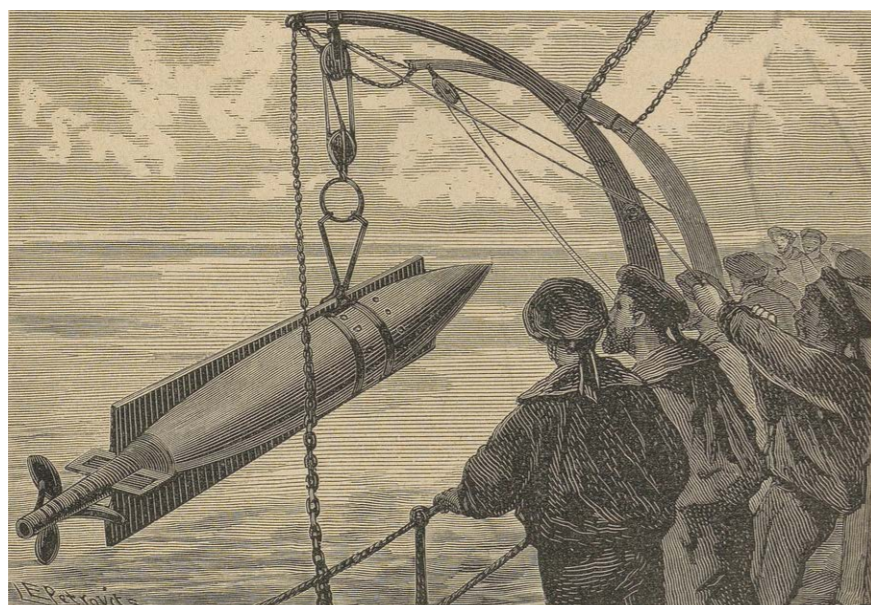
W charakterze swojej produkcji gdańska Stocznia Cesarska była kontynuatorką tradycji pruskiej Stoczni Królewskiej. Była jednocześnie przestrzenią, w której dokonywały się na przestrzeni lat zmiany technologiczne w niemieckim budownictwie okrętowym i sposobach produkcji stoczniowej. Gdański zakład w końcu XIX w. miał mniejsze zdolności wytwórcze niż pozostałe niemieckie Stocznie Cesarskie oraz prywatne zakłady produkcji okrętowej (np. Stocznia *Vulcan* w Szczecinie czy *Germania* w Kilonii). Jej domeną była produkcja średnich i mniejszych okrętów wojennych. Miała ona jednak wpływ na systematyczne zwiększanie potencjału wojennego II Rzeszy. Kilka z wyprodukowanych w Stoczni Cesarskiej w Gdańsku okrętów zapisało się na kartach historii politycznej i militarnej, (np. ukazana na jednej z poniższych fotografii kanonierka SMS *Panther* rozstrzelana podczas drugiego kryzysu marokańskiego (tzw. agadirskiego, ang. *Agadir Crisis*)¹³⁵

Jednak peryferyjne położenie i charakter Stoczni Cesarskiej w Gdańsku oraz jej mniejsze zdolności wytwórcze wpłynęły na fakt lokalizacji tu w początkach XX w. produkcji pierwszych jednostek podwodnych. W okresie tym niemiecka marynarka wojenna zaczynała bowiem prowadzić bardziej intensywne badania nad tego typu bronią. W Stoczni Cesarskiej w Gdańsku powstał pierwszy w historii oficjalnie zlecony przez niemiecką marynarkę na jej potrzeby *U-Boot* – okręt U-2. Od niego zaczyna się seryjna produkcja jednostek tego typu w Niemczech. Powstało tu także wiele kolejnych okrętów podwodnych. Większość jednostek tego rodzaju z jakimi Niemcy przystępowały do wojny w 1914 r. stanowiły okręty podwodne ze Stoczni Cesarskiej w Gdańsku. Ich użycie w pierwszych miesiącach konfliktu doprowadziło do rewolucyjnych zmian w metodach prowadzenia wojny morskiej, co w znacznym stopniu przyczyniło się do ogromnych zniszczeń w tonażu światowych flot handlowych i wojennych oraz pociągnęło za sobą wiele ofiar.

135. Kryzys związany był z rywalizacją kolonialną między Francją i Cesarstwem Niemieckim, a także Wielką Brytanią. Kiedy w 1911 w Maroku wybuchło powstanie, Francuzi wysłali tam swoje wojsko, uzależniając kraj. Na wiadomość o tym Niemcy zdecydowały się na demonstrację siły, która mogła doprowadzić do wybuchu wojny. 1 lipca do portu w Agadirze wpłynęła niemiecka kanonierka Panther. Zdecydowana postawa Wielkiej Brytanii zmusiła Niemcy do złagodzenia stanowiska. W wyniku negocjacji Niemcy zdecydowały się ustąpić w kwestii marokańskiej w zamian za wpływy we francuskim Kongu. Od czasu manewru niemieckiej kanonierki podobne akty o charakterze dyplomatyczno-militarnego szantażu określano jako „dyplomacja kanonierek” A. Trzeciak, *Stocznia Gdańska. Miejsca...*, s. 154.



II. 129. Plan Stoczni Cesarskiej po modernizacji, niebieską kredką naniesiono zarys nieistniejących już wówczas fos miejskich fortyfikacji, żółtą linią oznaczono granicę przedsiębiorstwa, charakterystyczny wachlarzowy element po prawej stronie to kompleks pochylni Stoczni Cesarskiej (Horizontalslip) z zachowanym Basenem Dokowym (Dock Bassin). U góry obiekty stoczniowe zlokalizowane na południowym Holmie, kilka z nich zachowało się do dziś, aut. NN, 1908, zbiory APG



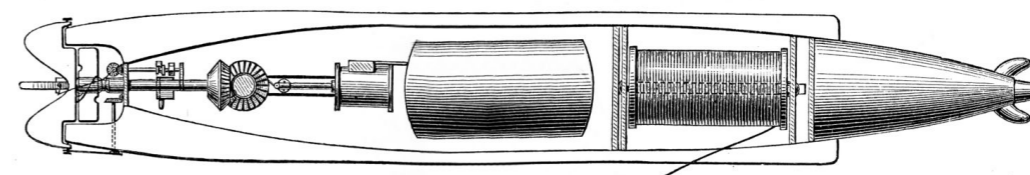
II. 130. Przenoszenie „rybiej torpedy” na okręcie przy pomocy niewielkiego żurawia pokładowego. Wczesne torpedy wystrzeliwane były z jednostek nawodnych. W okresie, z którego pochodzą ryciny, nieliczne okręty torpedowe – torpedowce (Torpedoboote), były budowane także w Stoczni Cesarskiej w Gdańsku, ryc.. L.E. Petrovitz (?), 1884, domena publiczna



II. 131. Wyspa Holm (Ostrów) w latach 20. XX w. Widoczne baseny dla flot U-Bootów i torpedowców, powstałe w skutek modernizacji jaka miała miejsce podczas I wojny światowej, fot. NN, ok. 1929, zbiory autora

W czasie I wojny światowej podjęto działania modernizacyjne w stoczni, przekształcając także jej przestrzeń. W związku z potrzebą rozwijania produkcji okrętów torpedowych (*Torpedoboote*) zagospodarowano tereny Jungstädtischer Holzraum (dawnych składów drzewnych Młodego Miasta), gdzie w 1916 powstał dok do budowy takich jednostek (*Torpedobootsdock*). Wiązało się to z przekształceniem linii brzegowej w zachodniej części obecnego półwyspu Drewnica, w okolicy dzisiejszego mostu na wyspę Ostrów. W związku z potrzebą rozwoju produkcji U-Bootów oraz okrętów torpedowych w czerwcu 1916 r. powstał plan zagospodarowania całej wyspy Ostrów której duża część należała do Stoczni Cesarskiej – był to tzw. *Uto-Projekt*.¹³⁶ W jego efekcie wyspa została całkowicie przekształcona. Powstały istniejące do dziś obszerne baseny wykorzystywane do produkcji, testów i stacjonowania jednostek torpedowych podwodnych i nawodnych. Stocznia Cesarska w ciągu całej I wojny produkowała i remontowała okręty, w tym U-Booty i wodnosamoloty dla Kaiserliche Marine.

Stocznia Cesarska w Gdańsku jest w świetle powyższego nie tylko ciekawym zespołem przemysłowym, dzięki któremu odczytać można historię gospodarczą i polityczną XIX i początku XX stulecia. Staje się ona także ważnym miejscem europejskiej pamięci. Tragiczne wydarzenia wpisane w tę przestrzeń czynią je także istotnym, choć odległym kontrapunktem pokojowej i wolnościowej powojennej historii Stoczni Gdańskiej i dziejów Solidarności.



II. 132. Schemat wczesnej samobieżnej torpedy kierowanej (Elektrisch steuerbarer Fisch-Torpedo) z napędem elektrycznym, tzw. „rybiej”, ryc. NN, ok.1890, zbiory autora

136. G. Stavriunus, *Die Geschichte der Königlichen/Kaiserlichen Werft Danzig 1844-1918*, Wien-Köln-Weimar 1990, s.250.

Zachowane obiekty Stoczni Gdańskiej należące pierwotnie do Stoczni Cesarskiej (z podaniem pierwotnych funkcji)

Na zespół obiektów przemysłowych dawnej niemieckiej Stoczni Cesarskiej składa się rozplanowanie przestrzenne założenia urbanistyczno-przemysłowego z poł. lat 70. XIX w. z kolejnymi nawarstwieniami i rozbudowami realizowanymi w latach 1880–1918. W jego skład wchodzi: istniejący zespół gmachów (w części przekształconych przez kolejne rozbudowy), place składowe i produkcyjne o charakterze zewnętrznym, elementy infrastruktury przemysłowej, ciągi komunikacyjne, zachowane ciągi technologiczno-funkcjonalne (głównie w zakresie obróbki metalu i budowy kadłubów okrętowych) oraz nieliczne urządzenia.

I. Budynki (wymagają dokładniejszych badań architektonicznych)

1. Główny budynek biurowy (ok. 1875) – *Haupt Büro Gebäude* (budynek dyrekcji zakładu, także po wojnie, wg powojennej inwentaryzacji obiekt o numerze 128A),
2. Gmach zakładowej straży pożarnej (ok. 1880) – *Feuerlösch-Depot* (remiza, 150A),
3. Kuźnia kotłów (ok. 1905) – *Kupferschmiede* (po wojnie narzędziownia, 49A),
4. Skład części maszyn (przed 1915?) – *Lagerschuppen für Maschinenteile* (? , po wojnie hartownia, 50A),
5. Warsztat budowy maszyn (lata 70.-80. XIX w. rozbudowa ok. 1908) – *Maschinenbau-Werkstatt* (po wojnie hala obróbki mechanicznej, tzw. „mechaniczny centralny”, 47A),
6. Odlewnia metalu, potem kotłownia (przed 1889, przebudowa przed 1908) – *Metal Giesserei / Kesselhaus* (po wojnie hala ślusarni tzw. „lekkiej”, 66A),
7. Część kuźni kotłów, potem kuźni ręcznej (przed 1889, przebudowa przed 1908) – *Kesselschmiede / Handschmiede* (po wojnie najpewniej fragment budynku jako stacja transformatorowa A11 – konieczne badania architektoniczne),
8. Pierwotnie warsztat i skład kotłów, potem kuźnia kotłów z przybudówką, przed 1908 całość jako kuźnia kotłów (powstała przed 1889, przebud. ok. 1901) – *Werkstatt, Kessel-Lagerhaus / Kesselschmiede - Anbau für Kesselschmiede / Kesselschmiede* (po II wojnie światowej kotłownia – hala budowy kotłów ciężkich, najstarsza część hali 34A),
9. Warsztat (hala) obróbki blach (miedzy 1915–1919) – *Blecbearbeitungswerkstatt* (część hali 35A),
10. Warsztat ślusarski, magazyn podręczny i kuźnia (między 1876–1882, przebudowa ok. 1902) – *Schlosser-Werkstatt, Ressort Magazin, Schmiede* (po wojnie ślusarnia, 42A),
11. Centrala główna i część kuźni okrętowej – kuźni (przed 1889) – *Hauptzentrale / Schiffbau-Schmiede – Schmiede* (przebudowana po 1918, po II wojnie światowej budynek biurowy i kuźnia 36Aa, 36A),
12. Hala równic, wręgownia, (od *Richtplatte* – równica, pyta kowalska, ok 1905) – *Richtplatten Halle* (po wojnie narzędziownia, 40A), wcześniej połączona z pomieszczeniem pieca do rozgrzewania stalowych kształtowników.
13. Warsztat stolarski (na parterze), trasernia (na piętrze) i warsztat budowy bloków (przed 1889) – *Tischler-Werkstatt, Schnürboden Blockmacher Werkstatt* (po wojnie formiarnia, 38A),

14. Magazyn (przed 1919) – *Magazin* (po wojnie magazyn mebli, 151A),
15. Skład torped (pomiędzy 1882–1889, w 1908 i ok. 1918 przebudowany) – *Torpedo-Lagerhaus* (po II wojnie światowej budynek z salą konferencyjną – historyczną Salą BHP i zakładową izbą pamięci, 131A)¹³⁷.



Fig. 1. Kontakt-Torpedo.

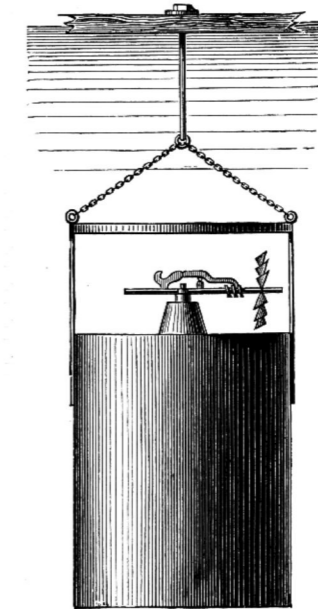
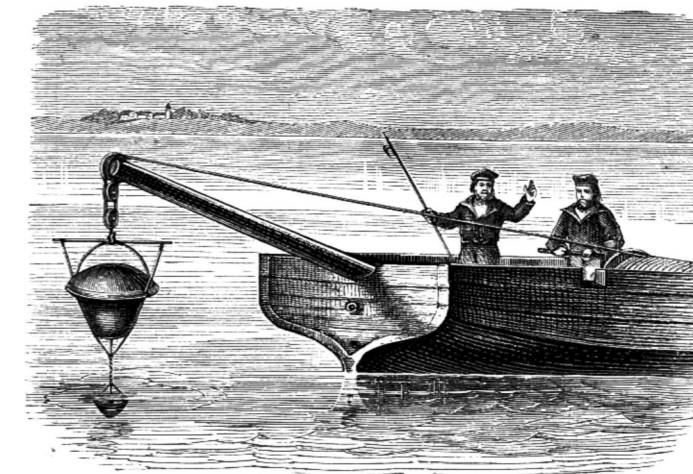


Fig. 3. Treib-Torpedo.



II. 133. Grafiki ukazujące wczesne miny morskie stosowane przez niemiecką marynarkę wojenną. W języku niemieckim nazywane były one także torpedami. Od lewej: mina (torpeda) napędzana (Treib-Torpedo) oraz mina (torpeda) kontaktowa (Kontakt-Torpedo). Tego typu środki walki morskiej także zapewne składowane były w magazynie torped Stoczni Cesarskiej – budynku z późniejszą słynną Salą BHP, poniżej stawianie miny kontaktowej z niewielkiej jednostki. Marynarz z prawej opuszcza ją przy pomocy prostego wysięgnika i kołowrotu, marynarz z lewej trzyma bosak w razie konieczności odepchnięcia miny od jednostki macierzystej, ryc. NN, 1890, zbiory autora

¹³⁷. W składzie torped magazynowano pierwotnie zapewne także środki walki w postaci wczesnych min morskich. Niemiecka nazwa *Torpedo* z dodaniem innych określeń np. *Stange, Kontakt – Stange Torpedo, Kontakt Torpedo* – torpeda wytykowa, torpeda kontaktowa, określa środek walki w polskiej terminologii określaną obecnie nazwą miny – miny wytykowej czy miny kontaktowej.

Aneks: zachowane budynki Stoczni Cesarskiej zlokalizowane na wyspie Ostrów (Holm)

16. Magazyn dział (przed 1908) – *Geschützmagazin* (po wojnie hala i budynek biurowy stoczniowego zakładu C – ośrodka budowy mniejszych jednostek – rybackich, 92C),
17. Dział okrętowy,
18. Magazyn łodzi (ok. 1905) – *Bootsmagazin* (po wojnie rurownia zakładu C, 91C).

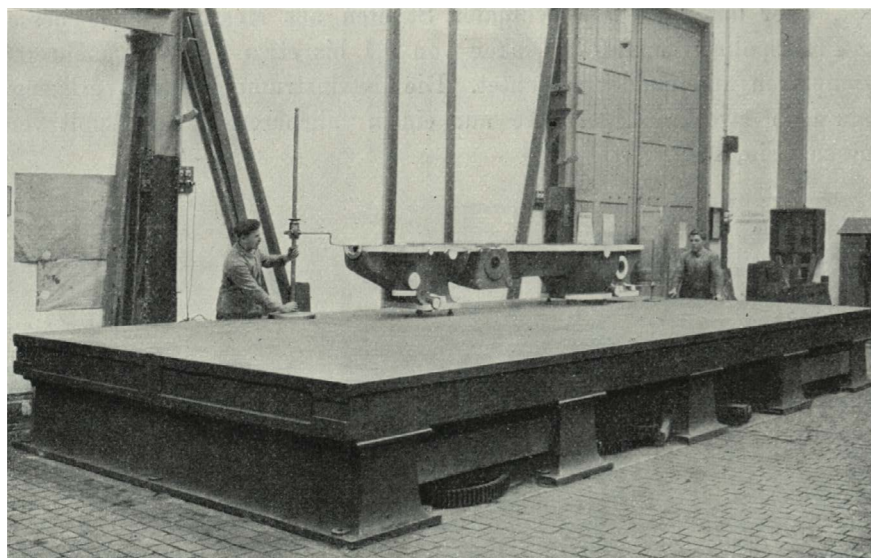
II. Elementy infrastruktury zewnętrznej

1. Linia nabrzeży przemysłowych (modernizowanych w kolejnych dekadach) wraz z uskokiem linii brzegowej przy moście na wyspę Ostrów, powstałym ok. 1916 r. i służącym do cumowania doków pływających wykorzystywanych w stoczni do wodowania i remontów okrętów. Funkcja tej części nabrzeża stoczniowego nadal jest utrzymana, co stanowi istotny walor kulturowy i krajobrazowy przestrzeni stoczni.

Linia nabrzeży Stoczni Cesarskiej biegnie od Półwyspu Drewnica do Basenu Dokowego (szczegółowa geometria, lokalizacja czy typografia nabrzeży Stoczni Cesarskiej wymagają dalszych szczegółowych badań, bowiem zostały one znacząco przekształcone w kolejnych latach).

Widok nabrzeży i stojących na nich obiektów przemysłowych Stoczni Gdańskiej widzianych z wyspy Ostrów lub z mostu pontonowego na Martwej Wiśle prezentuje nieznacznie tylko przekształcony krajobraz przemysłowy tej części stoczni. W dużej mierze pokrywa się on z wyglądem nabrzeży Stoczni Cesarskiej ok. r. 1900.

2. Układ zakładowych ulic (po 1873; w tym z zachowanymi brukowaniem. Pierwotny przebieg stoczniowych ulic, ich wyposażenie oraz ewentualne specyficzne przeznaczenie wymagają szczegółowych badań).



II. 134. Przykład przemysłowej tzw. „równicy” – płyty kowalskiej (Richtplatte), służącej do poziomowania, obróbki i przygotowywania elementów konstrukcyjnych, w tym okrętowych oraz urządzeń pokładowych. Podobne elementy mogły być na wyposażeniu hali równic – wręgowni Stoczni Cesarskiej – Richtplatten Halle, fot. NN, 1904, domena publiczna



II. 135. Piec do rozgrzewania kształtowników na wręgi (w głębi) oraz hala ich formowania – wręgownia – niem. Richtplatten Halle (na pierwszym planie), z charakterystyczną podłogą zestawioną z masywnych otworowych płyt, służących do mocowania kształtowników w czasie ich kowalskiego formowania. Obiekty te należały do stoczni Vulcan w Szczecinie. W środku widoczny przytwierdzony do podłogi masywny kształtownik stalowy oraz wielkie młoty kowalskie. Zapewne podobnie wyglądała wręgownia i piec Stoczni Cesarskiej w Gdańsku. Były to obiekty połączone, zlokalizowane w podobnym układzie jak na powyższej fotografii. Zapewne niemieckie określenie *Richtplatte* – „równica”, płyta kowalska, obejmuje nie tylko płyty-stoły kowalskie (przykład na il. 91), ale także charakterystyczną podłogę wręgowni w postaci otworowych płyt, fot NN, ok. 1901, domena publiczna

3. Zachowane fragmenty torowisk przemysłowych (wymagają badań typologicznych oraz precyzyjnego datowania).
4. Umowna linia graniczna między Stoczną Cesarską a Stoczną Schichaua z ok. 1916 r. przebiegająca przez Półwysep Drewnica, czyli obszar dawnych składów drewna (od dzisiejszej ul. Monterów i budynku 503A do okolic Placu Solidarności).
5. Częściowo zachowane linie graniczne pomiędzy terenem dawnej stoczni, a terenem miejskim (wymagają precyzyjnego określenia). Dziś fragmentarycznie zaznaczone relikami murów granicznych (prawdopodobnie późniejszych, pochodzących być może z okresu po 1918 r. ?), umiejscowieniem bram (w tym późniejszej Bramy nr 1 Stoczni Gdańskiej) czy lokalizacją zespołu stoczniowych latarni (gł. w rejonie ul. Podstocznej, Rybaki Górne i Lisiej Grobli).
6. Lokalizacja bramy wjazdowej (przebudowanej – późniejszej Bramy nr 1 Stoczni Gdańskiej odtworzonej w latach 2022-23 w kształcie zbliżonym do stanu z lat 80. XX w.).



II. 136. Zrekonstruowana w 2023 Brama nr 1 przy ul. Lisia Grobla, fot. W. Chmielewski, 2026, zbiory BAM

III. Przestrzenie zewnętrzne, w całości lub częściowo zachowane

1. Plac przed dyrekcją (128A) – m.in. miejsce wieców robotniczych i zgromadzeń strajkowych m.in. w Grduniu'70 i Sierpniu'80 (ok. 1875–1880).
2. Przemysłowe podwórkó między warsztatem budowy maszyn (*Maschinenbau-Werkstatt*) a kuźnią kotłów (*Kesselschmiede*) (przed 1889). Zachowana przestrzeń zewnętrzna utworzona przez jedne z najstarszych hal Stoczni Cesarskiej. Ukazuje wygląd stoczniowej przestrzeni z przełomu XIX/XX w. Posiada zachowane częściowo wybrukowania i torowiska. (por. II. 185)



II. 137. Przykład skrzyżowania wąskich torów przemysłowych z obszaru Stoczni Gdańskiej, fot. A. Trzeciak, 2021, zbiory autora

IV. Urządzenia i budowle hydrotechniczne

1. Basen dokowy – *Dock Bassin* (ok. 1875–1885) – część zespołu pochylni – unikalnego założenia techniki stoczniowej – zdekompletowane (brak konstrukcji pochylni)¹³⁸. Jest bardzo prawdopodobne, że stanowiące ważną część tego przemysłowego założenia trzy pochylnie płaskie, lub ich fragmenty, nadal znajdują się pod powierzchnią gruntu.

V. Urządzenia techniczne, maszyny

1. Prasa kuźnicza w budynku kuźni (36A; ok. 1895)

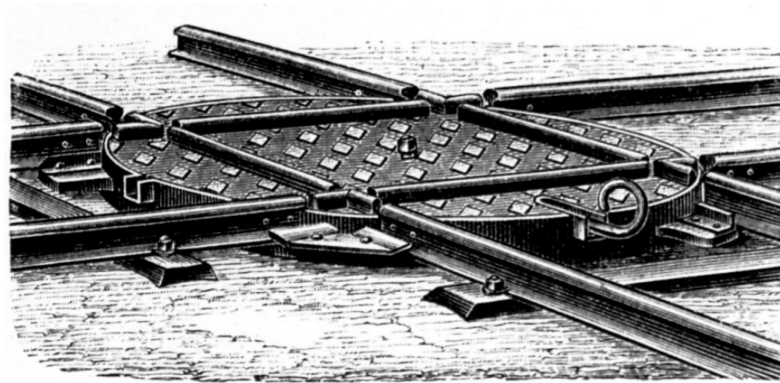


II. 138. Prasa hydrauliczna firmy Breuer, Schumacher & Co. Köln-Kalk w hali 36A, fot. A. Otrębski (CC BY-SA 4.0)

VI. Elementy wyposażenia zakładu

1. Spójny zespół zakładowych latarni ulicznych zlokalizowanych w rejonie ul. Podstocznej (należy poddać je specjalistycznym badaniom w celu właściwego datowania obiektów i potwierdzenia czy pochodzą z czasów Stoczni Cesarskiej, czy też powstały w okresie międzywojennym. Na terenie Stoczni Gdańskiej występuje kilka typów latarni z różnych okresów).

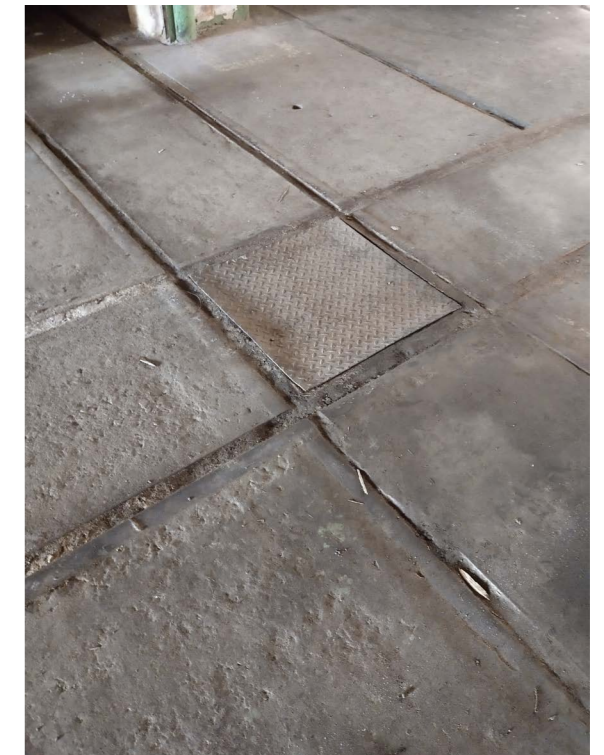
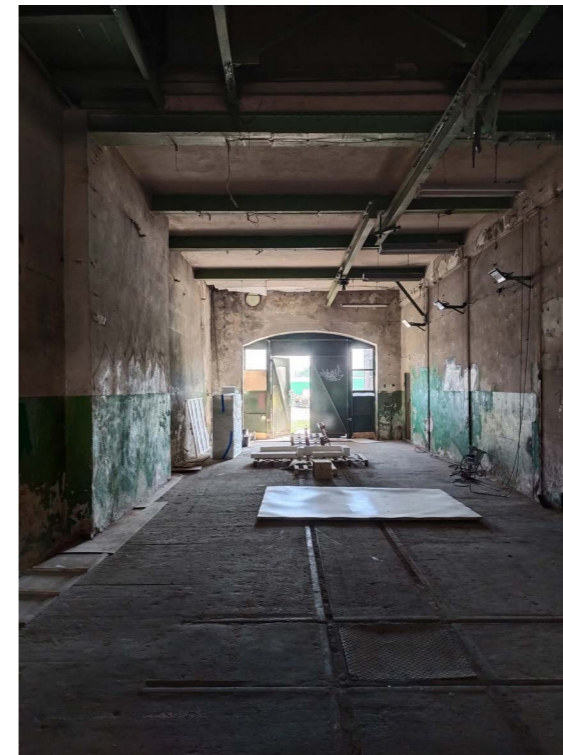
138. O systemie pochylni płaskiej połączonej z Basenem Dokowym pisał Cz. Wojewódka: „Należy ona do nielicznych urządzeń tego typu w światowym przemyśle okrętowym i była najciekawszą budowlą w stoczni”, Cz. Wojewódka, *op. cit.*, s. 247; A. Trzeciak, A. Nawrocki, *op. cit.*, s. 168; A. Trzeciak, *Żelazo i morze krwi...*, bs; A. Trzeciak, *Stocznia Gdańska. Miejsca...*, s. 176-179



II. 139. Niewielka obrotnica na skrzyżowaniu linii szyn przemysłowego torowiska. Stocznia Cesarska już w końcu XIX w. pokryta była siecią torów z systemem obrotnic na skrzyżowaniach i rozjazdach, kilka podobnych elementów wciąż jest zachowanych, poniżej przykłady, ryc. NN, 1893, zbiory autora

Rozebrane lub nieczytelne w przestrzeni obiekty Stoczni Gdańskiej należące pierwotnie do Stoczni Cesarskiej (z podaniem pierwotnych funkcji)

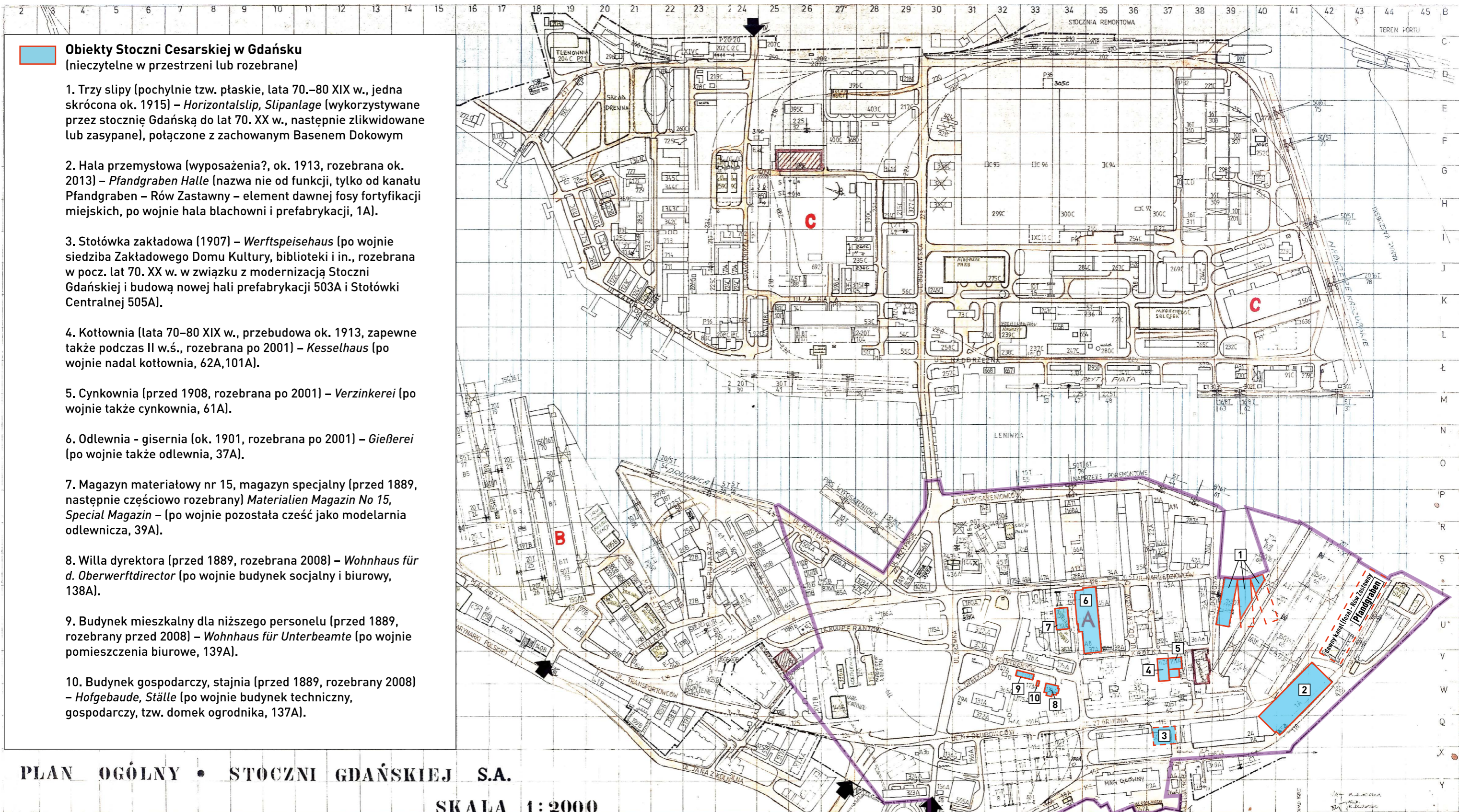
1. Trzy slipy (pochylnie tzw. płaskie, lata 70.–80 XIX w., jedna skrócona ok. 1915) – *Horizontalslip, Slipanlage* (wykorzystywane przez stocznnię Gdańską do lat 70. XX w., następnie zlikwidowane lub zasypane), połączone z zachowanym Basenem Dokowym.
2. Hala przemysłowa (wyposażenia?, ok. 1913, rozebrana ok. 2013) – *Pfandgraben Halle* (nazwa nie od funkcji, tylko od kanału *Pfandgraben* – Rów Zastawny – element dawnej fosi fortyfikacji miejskich, po wojnie hala blachowni i prefabrykacji, 1A).
3. Stołówka zakładowa (1907) – *Werftspeisehaus* (po wojnie siedziba Zakładowego Domu Kultury, biblioteki i in., rozebrana w pocz. lat 70. XX w. w związku z modernizacją Stoczni Gdańskiej i budową nowej hali prefabrykacji 503A i Stołówki Centralnej 505A).
4. Kotłownia (lata 70–80 XIX w., przebudowa ok. 1913, zapewne także podczas II w.ś., rozebrana po 2001) – *Kesselhaus* (po wojnie nadal kotłownia, 62A,101A).
5. Cynkownia (przed 1908, rozebrana po 2001) – *Werzinkerei* (po wojnie także cynkownia, 61A).
6. Odlewnia - gisernia (ok. 1901, rozebrana po 2001) – *Gießerei* (po wojnie także odlewnia, 37A).
7. Magazyn materiałowy nr 15, magazyn specjalny (przed 1889, następnie częściowo rozebrany) *Materialien Magazin No 15, Special Magazin* – (po wojnie pozostała część jako modelarnia odlewnicza, 39A).
8. Willa dyrektora (przed 1889, rozebrana 2008) – *Wohnhaus für d. Oberwerftdirector* (po wojnie budynek socjalny i biurowy, 138A).
9. Budynek mieszkalny dla niższego personelu (przed 1889, rozebrany przed 2008) – *Wohnhaus für Unterbeamte* (po wojnie pomieszczenia biurowe, 139A).
10. Budynek gospodarczy, stajnia (przed 1889, rozebrany 2008) – *Hofgebäude, Ställe* (po wojnie budynek techniczny, gospodarczy, tzw. domek ogrodnika).
11. Nieistniejący basen stoczniowy (pocz. XX w.), relikw dawnej fosi zwanej Pfandgraben (Rów Zastawny), w czasach międzywojennej Stoczni Gdańskiej, nazistowskiej Danziger Werft i powojennej Stoczni Gdańskiej do przełomu lat 60/70. XX w. służył jako basen wyposażeniowy, a następnie, po zasypaniu stanowił część przedpola pochylni A1.



II. 140-141. Przejazd poprzeczny – korytarz, pomiędzy budynkiem centrali głównej (36Aa), a kuźnią (36A; Hauptzentrale / Schmiede) Stoczni Cesarskiej – jednymi z najstarszych budynków stoczniowych. Widoczny zachowany układ szyn wąskotorowych. Po prawej zbliżenie na skrzyżowanie linii przemysłowych torowisk. Budynek pochodzi z 2 poł. XIX w., fot. A. Trzeciak, 2021, zbiory autora



II. 142. Powojenna ul. Narzędziowców, wcześniej jeden z głównych traktów założenia Stoczni Cesarskiej, wiodący z okolic budynku dydaktycznego w stronę Basenu Dokowego. Na pierwszym planie dawna kuźnia kotłów Stoczni Cesarskiej – Kupferschmiede, z ok. 1905. Po II wojnie pełniła funkcję narzędziowni. Na ulicy dostrzec można stare wybrukowania i torowiska oraz fragmenty asfaltowej nawierzchni.



II. 143. Lokalizacja niezachowanych obiektów Stoczni Cesarskiej (w granicach późniejszego obszaru A Stoczni Gdańskiej), sporządzono na podstawie planu zam w il. 98, oprac. W. Chmielewski, zbiory BAM



II. 144. Fragmenty zabudowy zespołu dawnej Stoczni Cesarskiej i Stoczni Gdańskiej w okolicy Basenu Dokowego. Po lewej hala kuźni okrętowej Schiffbau-Schmiede (Schmiede) – jej starsza część z arkadowym oknem oraz młodsze dobudówki wzniesione w konstrukcji szkieletowej. W głębi, po prawej, warsztat ślusarski i magazyn z ok. 1876–1882 – Schlosser-Werkstatt, Ressort Magazin. Po wojnie ślusarnia, fot. NN, ok. 1947, fragment, zbiory APG

Rekomendacje

Zespół przemysłowy Stoczni Cesarskiej pozostaje spójnym przestrzennie i dość kompletnym zbiorem zabytków kultury przemysłowej z końca XIX i początku XX w. – głównie obiektów architektury i elementów infrastruktury stoczniowej, w dużej mierze jednak zdekompletowanej i przetworzonej. Jak zaznaczono wcześniej, powstanie tego zakładu przemysłowego było ściśle powiązane z procesami politycznymi i gospodarczymi jakie miały miejsce w tym czasie w Cesarstwie Niemieckim i innych krajach europejskich. Obiekty Stoczni Cesarskiej oraz jej infrastruktura przemysłowa były wykorzystywane przez kolejne działające na tym terenie przedsiębiorstwa produkcji okrętowej, co zostało ukazane w opisach kolejnych warstw dziedzictwa tego obszaru. Stanowiły one także jedną z podstaw organizacji, po roku 1947, polskiej Stoczni Gdańskiej.

Nie jest możliwym ani celowym wyodrębnienie w szerszym zakresie przestrzennym i historycznym zespołu przemysłowego Stoczni Cesarskiej. Stanowi on bowiem tylko jedną z chronologicznych warstw kulturowych istniejących w przestrzeni historycznej Stoczni Gdańskiej i jako taki ujęty został w niniejszym studium.

Choć zachowało się wiele obiektów architektonicznych należących pierwotnie do Stoczni Cesarskiej, znakomita większość z nich przeszła w kolejnych dekadach liczne przebudowy i modernizacje, zmieniające ich wygląd, a przez to także wyraz symboliczny. Pierwotne zabudowania Stoczni Cesarskiej powstawały bowiem w spójnym, jednym z narodowych stylów niemieckich – tzw. *Rundbogenstil*, nawiązującym do architektury historycznej oraz imperialnej przeszłości Niemiec. Niosło to ze sobą czytelne konotacje – zakład przemysłowy służyć miał budowie

potęgi morskiej Cesarstwa Niemieckiego i tworzeniu m.in. dzięki flocie wojennej nowego imperium, tym razem o charakterze globalnym. Dążenie do takiego wyrazu ideologicznego obecne było nie tylko zresztą w założeniach i budowach przemysłowych, ale także obiektach użyteczności publicznej, gmachach municypalnych, urzędach, obiektach wojskowych i in. Zdaniem autora niniejszego opracowania, aby nie wzmacniać tego historycznego wyrazu Stoczni Cesarskiej, nawarstwień pochodzących z kolejnych okresów historii stoczni nie powinno się usuwać. Niosłoby to szkodę dla całości złożonego dziedzictwa Stoczni Gdańskiej i jego symbolicznego znaczenia. Nie powinno być celem zatem dążenie do odtworzenia w miarę pierwotnego wyglądu obiektów Stoczni Cesarskiej i całego jej założenia poprzez usuwanie i redukowanie elementów dodanych podczas kolejnych modernizacji realizowanych w czasie funkcjonowania na tym terenie kolejnych generacji struktur przemysłowych. Elementy te mają odrębną, istotną wartość.



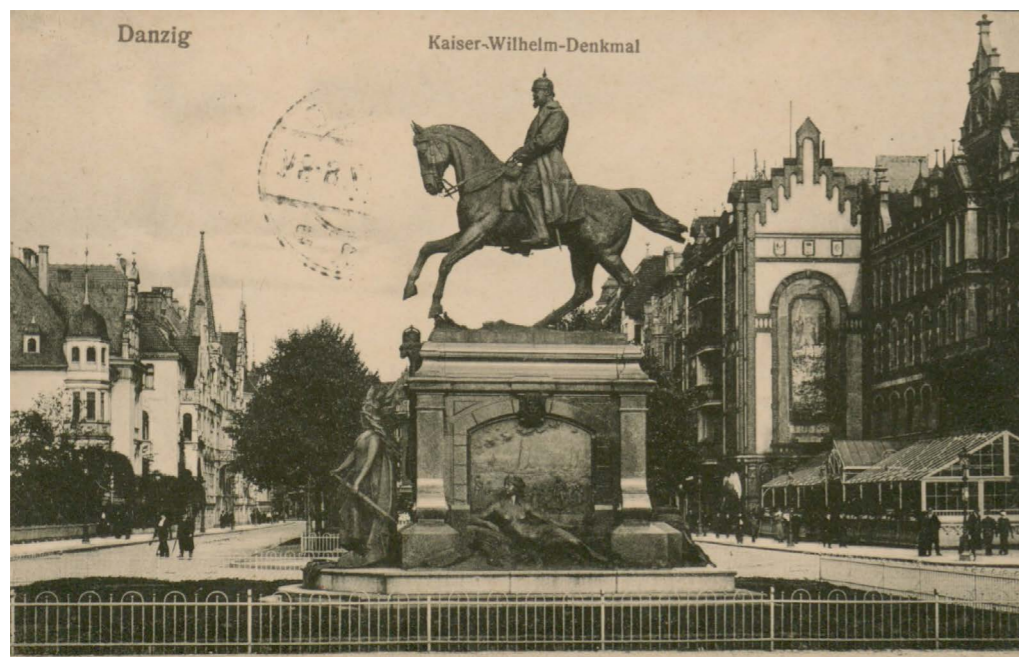
II. 145. Na zdjęciu po prawej widoczny fragment zrewaloryzowanego budynku zakładowej straży pożarnej (remizy) Feuerlösch-Depot, powstały ok. 1880 r. Uwagę zwraca zachowana latarnia z lat powojennych, fot. A. Trzeciak, 2017–2022, zbiory autora

W podejściu do obiektów Stoczni Gdańskiej nie powinno obowiązywać założenie, iż cenniejsze, bardziej godne zachowania jest to, co starsze. Redukowanie nowszych nawarstwień architektonicznych niesie ze sobą istotne zagrożenie, polegające na tym, że w przestrzeni historycznej Stoczni Gdańskiej, kolebki Solidarności i polskiej wolności, odtworzone i zachowane zostanie przemysłowe założenie militarnej stoczni rządowej, stanowiącej dawniej własność Cesarstwa Niemieckiego – tzw. II Rzeszy – państwa zaborczego, rasistowskiego i nieprzychylnego idei niepodległości Polski. Wyrazem tych ostatnich wartości jest powojenna Stocznia Gdańska i narodzona w niej Solidarność. Odtworzenie i wyodrębnienie zespołu niemieckiej państwowej stoczni wojennej w obszarze polskiego dziedzictwa wolnościowego o wyjątkowym znaczeniu prowadziłyby do istotnego konfliktu znaczeń. Mogłoby to mieć poważne konsekwencje dla wizerunku Gdańska jako miasta wolności i Solidarności.

Stałoby to jednocześnie w kontrze do założeń strategicznych rozwoju miasta Gdańska wskazujących na konieczność ochrony i promocji Stoczni Gdańskiej jako kolebki Solidarności, stanowiącej źródło współczesnej tożsamości Gdańska¹³⁹. Historia wcześniejszych zakładów nie powinna być zacierana czy ukrywana, ale krytyczna refleksja związana z procesami historycznymi reprezentowanymi przez Stocznnię Cesarską powinny być wartością wspierającą wolnościowy

139. *Gdańsk 2030 Plus. Strategia Rozwoju Miasta*, 2022, s. 42, 62, 113-114,

wyraz reprezentowany przez Stocznę Gdańską, nie zaś jej konkurencją. Powinna uczytelniać ten przekaz, nie zaś go zaciemniać czy relatywizować. Jakkolwiek założenie przemysłowe Stoczni Cesarskiej pozostaje niezwykle interesujące pod kątem wartości dziedzictwa industrialnego, pamiętać należy, że potężne założenia przemysłowe, szczególnie o charakterze państwowym, bardzo często miały także czytelny wyraz ideologiczny, służyć miały bowiem do realizacji i promocji celów gospodarczych i politycznych.

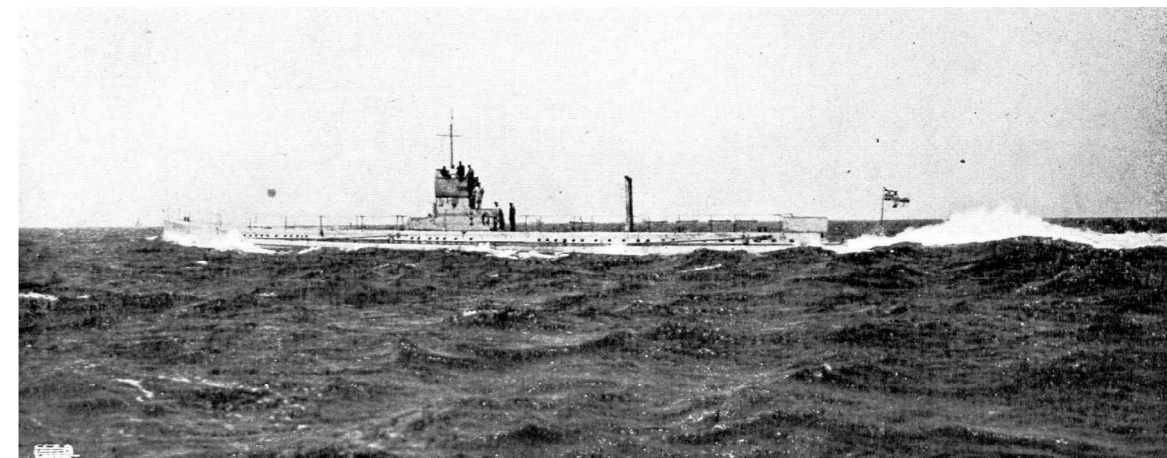


II. 146. Jeden z symboli panowania prusko-niemieckiego dynastii Hohenzollernów nad Gdańskiem i dorzeczem Wisły – pomnik cesarza Wilhelma I, tzw. Kaiser-Wilhelm-Denkmal. Został ustawiony przed Bramą Wyżynną, na trakcie, którym przez stulecia do Gdańska wjeżdżali min. polscy monarchowie. Odśloniety w 1903 r. Obok personifikacji germańskiego boga mórza Ągira (Aegira), Borussi – Prus, znalazło się tu także upostaciowanie Vistuli – Wisły. Na plafonie za Ągirem ukazano sylwetki niemieckich okrętów – symbol niemieckich aspiracji do dominacji na morzach oraz wyraz znaczenia floty, karta pocztowa, fot. NN, ok. 1917, zbiory autora

Nie inaczej było w przypadku gdańskiej Stoczni Cesarskiej i innych placówek tego rodzaju. Pozostawały one nie tylko zakładem produkcji okrętowej – co starano się wykazać w zamieszczonym powyżej zestawieniu walorów kulturowych założenia – ale także, jak powiedziano, miały być symbolem gospodarczej potęgi Cesarstwa Niemieckiego i wyrazem ich geopolitycznych aspiracji. Rozwój – na możliwie dużą skalę – niemieckiego przemysłu w Gdańsku, którego jednym z symboli pozostaje Stocznia Cesarska, miał być także potwierdzeniem gospodarczej, cywilizacyjnej, politycznej i kulturowej dominacji Cesarstwa Niemieckiego nad tym miastem – należącym onegdaj do Korony Królestwa Polskiego i Rzeczypospolitej Obojga Narodów – oraz nad ziemiami Pomorza Gdańskiego, zagarniętymi przez Prusy w końcu XVIII w.

Lokalny przemysł, głównie stoczniowy, miał także poprzez więzi kooperacyjne połączyć bardziej uprzemysłowione rejony zachodnich Niemiec, min. ze „wschodnim bastionem niemczyzny” – jak określano Gdańsk. Chodziło przy tym o zahamowanie odpływu ludności niemieckiej ze wschodnich obszarów państwa, do bogatszych i bardziej rozwiniętych zachodnich i północnych

ośrodków przemysłowych, do tamtejszych kopalń, stalowni, fabryk i stoczni¹⁴⁰. Można założyć, iż między innymi dla tego właśnie najstarszy pruski i niemiecki zakład militarnej produkcji okrętowej powstał i był rozwijany w mieście nad Motławą i Wisłą¹⁴¹.



II. 147. Niemiecki okręt podwodny – U-Boot o numerze U-21 podczas morskiego rejsu. W 1914 r. jako pierwszy w historii zatopił w warunkach bojowych torpedą wystrzeloną spod wody wrogą jednostkę, co zmieniło oblicze wojny na morzu. Zwodowany w 1913 r. w Stoczni Cesarskiej w Gdańsku (I. Ballantyne, *Zabójcze rzemiosło. Historia wojny podwodnej*, Poznań 2021, s. 121.), fot NN, ok. 1914, zbiory PAN BG,

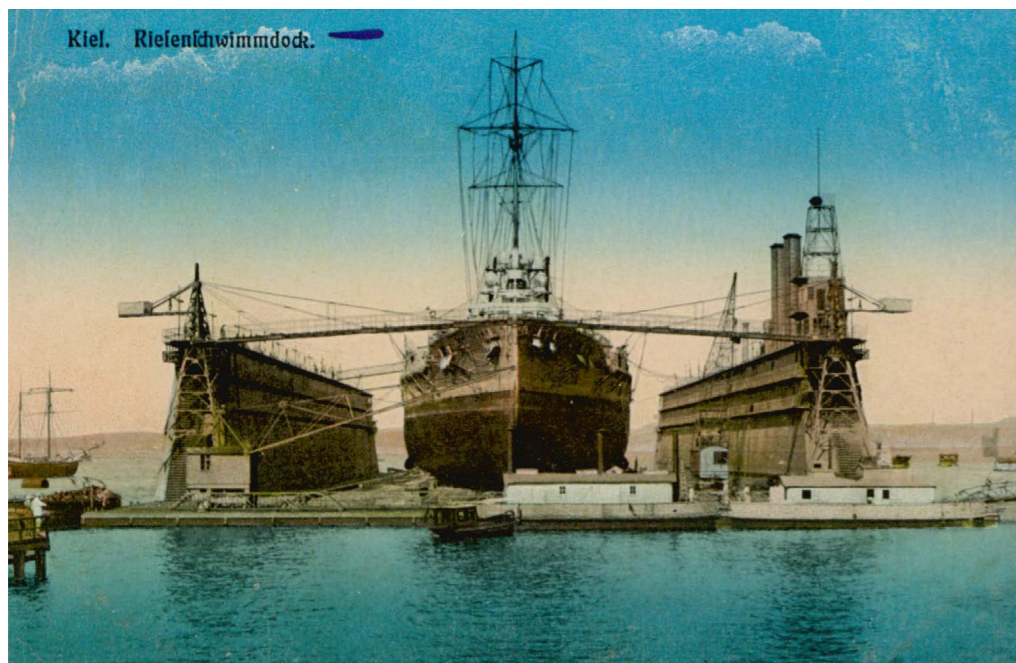
Patrząc jednak pod kątem walorów dziedzictwa industrialnego i architektonicznego należy stwierdzić, iż zespół dawnej Stoczni Cesarskiej (wraz z późniejszymi dobudowaniami) wciąż pozostaje dość słabo rozpoznany pod względem architektonicznym i typologicznym. Nie przeprowadzono jak dotąd żadnych poważniejszych badań w tym zakresie. Wielce zasadne byłoby więc podjęcie szerszych, kompleksowych i pogłębionych specjalistycznych badań obiektów tego zespołu – architektonicznych, materiałowych, typologicznych, funkcjonalnych, historycznych, w tym także porównawczych. Mogłoby to dać niezwykle interesujące rezultaty, tak co do możliwości ustalenia precyzyjnej datacji poszczególnych obiektów, ich autorstwa, przekształceń, stanu zachowania, zmienności ról przemysłowych i in. Warto chociażby podjąć próbę precyzyjniejszego rozpoznania zachowanych ciągów technologicznych i funkcjonalnych Stoczni Cesarskiej z lat 1875–1945. Tym bardziej, że po 1945 r. ten przemysłowy obszar zmienił charakter, stając się z przestrzeni o dominującej funkcji produkcyjnej w zakresie budowy kadłubów okrętowych, założeniem z dominującą funkcją produkcji maszynowej i wyposażeniowej jednostek pływających (wielkoskalowa produkcja silników okrętowych)¹⁴².

Niektóre spośród zabytków Stoczni Cesarskiej uznać należy za ważne i niezwykle interesujące obiekty dziedzictwa industrialnego swego czasu. Są one niestety bardzo już nieliczne, ale właśnie dla tego warte zachowania, opieki i popularyzacji.

140. Był to tzw. „Ostflucht” – czyli ucieczka ze wschodu..

141. Podobne motywy przyświecały decydom cesarskich Niemiec, min. cesarzowi Wilhelmowi II, gdy podejmowano decyzję o organizacji w Gdańsku ważnej placówki dydaktycznej jaką stała się *Königliche Technische Hochschule zu Danzig*, dzisiejsza Politechnika Gdańska, kształcąca min. okrętowców i współpracująca z lokalnymi stoczniami. Główną fasadę jej budynku zdobi min. popiersie założyciela drugiej największej niemieckiej gdańskiej stoczni – Ferdynanda Schichaua.

142. Można wymienić powstałe na zlecenie Narodowego Instytutu Dziedzictwa opracowania: A. Trzeciak, A. Nawrocki, *op. cit.* s. 77-82 oraz A. Orchowska, A. Woźniakowski, *Ekspertyza określająca dopuszczalny zakres ingerencji inwestycyjnej na terenie zespołu zabytkowego dawnej Stoczni Gdańskiej w Gdańsku w kontekście zachowania krajobrazu kulturowego oraz ochrony wartości dziedzictwa materialnego i niematerialnego tego obszaru, miejsca proponowanego do wpisu na Listę Światowego Dziedzictwa*. Gdańsk 2019.



II. 148. Dok pływający (z zadokowanym okrętem) – charakterystyczny element pejzażu przemysłowych obszarów w miastach nadmorskich, stoczni i portów wojennych. Urządzenie to znajdowało się w przystani wojennej lub w Stoczni Cesarskiej w Kilonii, fot. NN, ok. 1917, zbiory autora

Z pewnością wart zachowania jest **układ zagospodarowania przestrzennego dawnej Stoczni Cesarskiej**, jako najstarsza część założenia Stoczni Gdańskiej (wraz z późniejszymi uzupełnieniami), który funkcjonował od lat 70. XIX, poprzez lata działania międzywojennej, wojennej i powojennej Stoczni Gdańskiej. Jest czytelny do dziś i pozostaje podstawą przestrzennej organizacji obszaru. Jest także istotnym nośnikiem pamięci miejsca, kryje w sobie również duży potencjał poznawczy, popularyzatorski i promocyjny dla tego miejsca jak i całego Gdańska, związany jest bowiem z procesami o zasięgu europejskim, a nawet światowym. Działające w mieście zakłady przemysłowe, w tym szczególnie stocznie, były ważnymi aktorami tych procesów. W przestrzeni znajduje się sporo detali pochodzących z czasów działania wojennej Stoczni Cesarskiej, które wpływają na podkreślenie autentyczności miejsca – **brukowane trakty, przemysłowe torowiska, zespół zabytkowych latarni**. Zachowanie tych ostatnich było już przed laty przedmiotem debaty w ramach Rady Interesariuszy Młodego Miasta. Warto w porozumieniu z właścicielami terenu pokusić się o stworzenie strategii i programu działań w tym zakresie.

Szczególna dbałość, ochrona i opieka należy się znajdującym na omawianym terenie zabytkom kultury przemysłowej, nie tylko **budynom**, ale także innego rodzaju **industrialnym artefaktom** i nielicznym zachowanym urządzeniom przemysłowym, niegdyś kluczowym dla pracy stoczni. Należy do nich w pierwszej kolejności będący wyjątkowym zabytkiem techniki **Basen Dokowy**. Już w momencie swojego powstania uznawany był za rozwiązanie unikalne w skali światowego przemysłu stoczniowego.¹⁴³ Obiekt ten rozpoznawalny jest dzięki unikalnemu wachlarzowemu kształtowi. Basen Dokowy stanowił element założenia pochylni tzw. płaskich Stoczni Cesarskiej służącemu do wodowania jednostek pływających. Było ono najbardziej bodaj charakterystycznym urządzeniem stoczniowym, elementem bez którego stocznia nie mogła funkcjonować. Dzisiaj niestety zespół ten pozostaje zdekompletowany. O ile więc niezwykle ważne jest zachowanie i poddanie badaniom i waloryzacji samego Basenu Dokowego, jako ważnego, unikalnego

143. Cz. Wojewódka, *op. cit.*, s. 247

elementu infrastruktury stoczniowej, o tyle działania te powinny wiązać się z przeprowadzeniem gruntownych badań także samych **pochylni (slipów)** lub ich reliktyw, elementów integralnie powiązanych dawniej funkcjonalnie z Basenem Dokowym, w celu określenia na ile obiekt ten pozostaje kompletny i czy możliwa jest pełna lub fragmentaryczna jego ekspozycja, czy choćby symboliczne uczytelnienia przy pomocy innych środków aranżacji przestrzeni.

Pamiętać jednocześnie należy że Basen Dokowy razem z systemem slipów stanowił element infrastruktury stoczniowej, na której w czasach funkcjonowania Stoczni Cesarskiej powstawały wszystkie budowane tu jednostki, w tym pierwsze okręty podwodne należące do Cesarstwa Niemieckiego. Wiele powstałych tu jednostek zapisało się w historii. Ich użycie doprowadziło do rewolucyjnych zmian w technice prowadzenia wojny morskiej, a w efekcie także do ogromnych strat tonażu światowych flot i licznych ofiar w ludziach. Zespół Basenu Dokowego i pochylni płaskich Stoczni Cesarskiej jest zatem nie tylko ważnym elementem dziedzictwa przemysłowego ale także swego rodzaju miejscem pamięci, co także zaznaczono powyżej.¹⁴⁴ Utrwalanie tej narracji w różnorodnej formie (np. krytycznej tablicy informacyjnej, instalacja artystyczna i in.) warte jest rozważenia.

Następną kwestią pozostaje sprawa **nazw historycznych obiektów stoczniowych**. Stanowią one także element dziedzictwa technicznego obszaru. Obecnie kwestia ta jest traktowana dość dowolnie – dla przykładu, Basen Dokowy bywa dziś określany błędnie jako Basen lub Dok Cesarski. Ma to, o ile można sądzić, wartość głównie promocyjną. Jednak jest to nazwa całkowicie ahistoryczna. Zarówno w czasach Stoczni Cesarskiej, jak również międzywojennej, nazistowskiej i powojennej Stoczni Gdańskiej urządzenie to nosiło nazwę Basenu Dokowego – niem. *Dock Bassin*. Obowiązywała ona przez około 130 lat. W nazwie tej kryje się przemysłowa funkcja tego ważnego urządzenia stoczniowego. Podczas procesu wodowania jednostek urządzenie to współpracowało z cumującym nieopodal dokiem pływającym. Dok pływający wprowadzano do Basenu Dokowego w celu odebrania jednostki ze slipu¹⁴⁵. Naturalną sugestią jest więc nawiązywanie do nazw historycznych, zwłaszcza tych utrwalonych w okresie powojennym. Proces wykorzystania i utrwalania nazw wymaga więc namysłu, pogłębionej konsultacji i refleksji historycznej. Dotyczy to także przywoływania i utrwalania nazw zabytków stoczniowych, spośród których wiele zostało zapomnianych. Należy przy tym uwzględniać ich właściwy kontekst i sens znaczeniowy. Pamiętać bowiem należy – o czym wspomniano wyżej – że wielkie zakłady produkcyjne i ich praca posiadały także sens ideologiczny i propagandowy. Należy zatem uważać, by utrwalane nazwy, nawet jeśli są historyczne, nie stały w sprzeczności z wyznawanymi powszechnie wartościami wspólnotowymi i celami promocyjnymi.¹⁴⁶

Kolejnym obiektem wartym zachowania wyeksponowania i wykorzystania jest drugie wspomniane wyżej urządzenie – **prasa kuźnicza** – znajdująca się do dnia dzisiejszego w budynku kuźni (36A). Jest to najstarsze urządzenie tego rodzaju znajdujące się na terenie Stoczni Gdańskiej. Pozostaje ono unikatem także w skali całego miasta, a zapewne także regionu. Dzięki decyzji właściciela terenu, pozostaje ono w swoim pierwotnym miejscu. Ma to także ogromne znaczenie patrząc pod kątem integralności pozostałych elementów dziedzictwa przemysłowego obszaru. Zabytkowa prasa to ważny element dziedzictwa przemysłowego nie tylko Stoczni Cesarskiej, ale także kolejnych zakładów stoczniowych, obiekt ten był bowiem w użytku przez z górą 140 lat. Wobec nie zachowania się przytłaczającej większości wyposażenia Stoczni Cesarskiej i późniejszych

144. A. Trzeciak, *Żelazo i morze krwi...* bs.

145. A. Trzeciak *Stocznia Gdańska...* s. 177-179; A. Trzeciak, A. Nawrocki, *op. cit.*, s. 130; Cz. Wojewódka, *op. cit.* s. 247

146. Przykładem jest wspomniana wcześniej sprawa związana z nadaniem stoczniowemu placowi nazwy Plac Dyrekcji.

zakładów stoczniowych ochrona tego zabytku techniki jako przykładu urządzenia z przełomu XIX i XX wieku ma z punktu widzenia dziedzictwa przemysłowego niezwykle istotne znaczenie.

Niezwykle interesującym zespołem zabytków pozostają **stoczniowe latarnie uliczne**. Ich spójny zbiór zachował się w okolicy ul. Podstocznej. Większość z nich, jak można sądzić, wciąż pozostaje in situ – w miejscu swojej pierwotnej lokalizacji. Jest to o tyle istotne, że z jednej strony stanowią one przykłady elementów wyposażenia dawnej stoczni, z drugiej zaś wyznaczają granice dawnego zakładu (zakładów) dzięki czemu jesteśmy w stanie wyznaczyć zasięg terytorialny strefy zabytkowej i osadzić ją w kontekście przestrzennym otoczenia. Określenie miejsca styku dawnej przestrzeni miejskiej i obszaru zakładu przemysłowego jest niezwykle ważne, pozwala bowiem zrozumieć fenomen funkcjonowania wielkiego zakładu przemysłowego na styku z miastem. Zespół latarni, podobnie jak wspomniane wcześniej inne zabytki techniki, również powinny zostać poddane badaniom typologicznym oraz rewaloryzacji (być też ponownemu użyciu). Ten sam postulat odnosi się do **fragmentów przemysłowych torowisk** rozsianych po całym terenie stoczni. Kiedyś pokryta była ona ich siecią, służącą sprawnym dostawom materiałów. Dziś pozostały już tylko relikt. Detale te stanowią także niezwykle ważne elementy tożsamości miejsca. Przykłady zachowania i wykorzystania tego rodzaju elementów możemy oglądać między innymi na gdańskiej Wyspie Spichrzów.

Przestrzenią wartą wykorzystania w celu podkreślenia walorów zabytkowych i symbolicznych jest obszar placu znajdującego się przed budynkiem dawnej dyrekcji stoczni. Od niedawna plac ten nosi nazwę placu Porozumienia Gdańskiego. Już w czasach Stoczni Cesarskiej było to miejsce protestów robotniczych. Rolę tę plac pełnił także później. Drugą przestrzenią zewnętrzną, na którą warto zwrócić uwagę, jest przestrzeń podwórka przemysłowego pomiędzy halami warsztatu mechanicznego (47A) i halą kotłarni (34A). Została ona wspomniana już wcześniej. Ten unikalny fragment przestrzeni zewnętrznej danej Stoczni Cesarskiej, oddaje atmosferę i wygląd zakładu stoczniowego z przełomu XIX i XX w. Tworzą go zachowane ściany najstarszych stoczniowych hal, brukowane trakty, przemysłowe torowiska czy niewielki ceglany obiekt warsztatowy. Dla zachowania atmosfery i spójności przestrzeni nie jest konieczne usuwanie kolejnych nawarstwień – budynków powstałych po 1945 r. związanych z powojenną Stoczną Gdańską. Choć pod względem formy architektonicznej odbiegają one od obiektów Stoczni Cesarskiej, to tworzą swoistą ramę dla starszych zabytków, artykułując tę przestrzeń. Same w sobie są także architektonicznym zapisem historii miejsca.¹⁴⁷ Walorem tego miejsca jest niezwykle rozbudowana

147. Jeden ze wspomnianych powyżej budynków (168A) i jedna dobudówka do innej hali (352A) zostały wyburzone przez właściciela terenu w 2025 r., nim tekst niniejszy został oddany do druku. Działania te potwierdziły słuszność zawartych powyżej wskazań. Rozbiórka dokonana została za zgodą Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W tekście przywołanym poniżej użyto min. także w odniesieniu do rozbieranego gmachu 168A mylącego określenia „dobudówka”, co sugeruje jego tymczasowy charakter, podczas gdy był to duży obiekt architektoniczny o charakterze biurowo-socjalnym, będący jednocześnie przykładem powojennej architektury utrzymanym w stylistyce modernistycznej. Nieprawidłowo zdaniem autora określono wiek obiektu. Być może także w celu umniejszenia jego znaczenia? Oba obiekty nazwano też „współczesnymi (pochodzących z lat 80. XX wieku) budynkami.” Taka przyjęta data sugeruje, że obiekty te są bardzo młode i nie istniały jeszcze w Sierpniu '80. Gmach 168A powstał jednak zapewne co najmniej w latach 70. XX w., a być może już w latach 60., podczas modernizacji Stoczni Gdańskiej. Przedstawicielka właściciela tak motywowała swoją decyzję o wyburzeniach:

„Podejmujemy kolejny krok na drodze do rewitalizacji terenu Stoczni Cesarskiej - mówi Jadwiga Kosińska, dyrektor projektu w Stocznia Cesarska Development. - Nasze działania poprzedziliśmy wnikliwymi analizami dokumentacji historycznej. Wynika z nich, że dobudowywane na szybko obiekty powstawały w związku z doraźnymi potrzebami produkcyjnymi i stanowią nawarstwienia, negatywnie wpływające na historyczne budynki.” W opisie zawartym w artykule oraz w opinii właściciela zrównano niewielką przybudówkę do hali z dużym stoczniowym gmachem, o ważnej funkcji, by oba jednocześnie wyburzyć. Wyburzenia obiektów historycznej Stoczni Gdańskiej nazwano przy tym „kolejnym krokiem do rewitalizacji terenu...”. Warto w tym miejscu zwrócić także uwagę na przedstawiony powyżej sąd wartościujący, mówiący o „negatywnym wpływie” tych rzekomo niehistorycznych obiektów, na prawdziwie „historyczne budynki” oraz użytą przez dyrektorkę projektu nazwę stoczni, której teren jest „rewitalizowany” – Stocznia Cesarska. Określenie to wskazuje, że

dekoracyjna aranżacja ścian dawnych przemysłowych hal wzbogać o gzymsy, fryzy, rzędy dużych okien, a także oryginalne zachowane elementy wyposażenia, takie jak stalowe nitowane wrota hal. Wprowadzenie w przyszłości nowych funkcji użytkowych do tej przestrzeni powinno walory te wykorzystać i jednocześnie wydobyć.

Pamiętać należy, że zespół Stoczni Cesarskiej, jako element dawnej Stoczni Gdańskiej znajduje się w ważnym miejscu – rozciąga się bowiem w przestrzeni nadwodnej przy fragmencie frontu wodnego miasta, ale zlokalizowany jest także pomiędzy dwoma ważnymi placówkami kultury – Muzeum II Wojny Światowej i Europejskim Centrum Solidarności. Działania tych instytucji ukazują i wykorzystują narrację o ważnych zjawiskach i procesach dziejowych, które doprowadziły do powstania świata, w którym żyjemy. Muzeum II Wojny Światowej sięga w swojej narracji także do wcześniejszych wydarzeń – I Wojny Światowej. Wraz z narracją, jaka zawarta została w Europejskim Centrum Solidarności, instytucje te ukazują trudne doświadczenia europejskie minionego wieku.

Pomiędzy tymi placówkami, stając się niejako ich przestrzennym i symbolicznym zwornikiem, zlokalizowany jest obszar dawnych niemieckich Stoczni Cesarskiej i *Danziger Werft* oraz powojennej Stoczni Gdańskiej z wieloma zachowanymi, oryginalnymi artefaktami oraz bogactwem znaczeń odnoszących się do historii. Wysoki poziom autentyczności przestrzeni stoczni i jej lokalizacja stanowią walory dodatkowo wzmacniające narrację obu instytucji. Powstają dzięki temu przestrzenie i miejsca niezwykle, unikatowe i angażujące ikonosfera oraz infosferą pamięci, już dziś będące silnym magnesem przyciągającym do miasta tysiące gości.

właściciele terenu nawet we własnej opinii nie rewitalizują terenu historycznej Stoczni Gdańskiej, kolebki Solidarności, a jedynie teren własnego projektu deweloperskiego, a przy tym obiekty dawnej niemieckiej Stoczni Cesarskiej (które w świetle przywołanej opinii mają większą wartość). W istocie usuwanie budynków z lat 60.-70.XX w. doprowadzić może do sytuacji, przed którą autor od lat przestrzega, także w niniejszym opracowaniu – mianowicie do sytuacji w której w samym sercu przestrzeni historycznej, znanej na świecie Stoczni Gdańskiej, kolebki polskiego wolnościowego ruchu Solidarności oraz Gdańska – miasta wolności i Solidarności, powstać może przemysłowy „skansen” Stoczni Cesarskiej oraz nazistowskiej *Danziger Werft* – niemieckich przedsiębiorstw produkcji wojennej. Nasuwa się także wątpliwość co do przywołanych w cytacie „wnikliwych analiz dokumentacji historycznej.” Zapomniano bowiem o znaczeniu gmachu 168A. Był to obiekt socjalny wydziałów „S” - silnikowych, strategicznych dla produkcji zakładu. Odgrywały one dużą rolę zarówno w produkcji stoczni, jak i w strajkach oraz protestach, choćby w roku 1970, 1976 czy 1980, pracowała tam bowiem duża liczba wysokiej klasy stoczniowych specjalistów – ślusarzy, spawaczy, monterów silników i kotłów okrętowych, mechaników, inżynierów. Budynek 168A mieścił pokoje i biura inżynierów, technologów i mistrzów wydziałów S – specjalistów w zakresie produkcji i montażu silników okrętowych i kotłów – jednej ze specjalizacji stoczni; docenianych w kraju i na świecie. Osoby pracujące w budynku 168A ich produkcję w stoczni planowali i nadzorowali. Gmach mieścił też przestrzenie socjalne. A podkreślić trzeba, że strajki w stoczni zaczynały się na poszczególnych wydziałach najczęściej odrębnie – z reguły w przestrzeniach wspólnych – szatniach, jadalniach itp., jak te zlokalizowane w stoczniowym budynku 168A.

<https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Gdansk-Rusza-rozbiorka-na-terenie-zabytkowej-Stoczni-Cesarskiej-n204375.html> (dostęp: 20.07.2025)



II. 149. Znajdujący się w sąsiedztwie siedziby Komisji Krajowej NSZZ Solidarność w Gdańsku kierunkowskaz ukazujący drogę do Stoczni Cesarskiej, zamiast do historycznej Stoczni Gdańskiej, kolebki Solidarności, a jednocześnie do Europejskiego Centrum Solidarności, fot. A. Trzeciak, 2023, zbiory autora



II. 150. Muzeum II Wojny Światowej powstało w miejscu styku średniowiecznego Starego Miasta z terenami stoczniowymi. Gęsta niegdyś zabudowa zniknęła wskutek zniszczeń wojennych. Teren zaczęto zabudowywać na nowo dopiero w ostatnich latach. W tle budynki mieszkalne "Brabank" powstałe na terenie dawnych Zakładów Okrętowych Urzędzeń Elektrycznych "Elmor". W XVIII w. funkcjonowała w tym miejscu Stocznia Klawittera, fot. W. Chmielewski, zbiory BAM

Ważne jest także, aby w prezentacji walorów kulturowych kompleksu Stoczni Cesarskiej, podobnie jak w przypadku Stoczni Królewskiej, stosować do opisu jej historii i dziedzictwa aparat krytyczny. Pamiętać należy bowiem, że jest ona związana także z obcą spuścizną militarną. Ta zaś nie powinna wchodzić w konflikt z przekazem wolnościowym reprezentowanym przez powojenną Stocznę Gdańską, kolebkę Solidarności. Obecnie taki konflikt daje się zauważyć. Sama nazwa Stocznia Cesarska (formalnie nieistniejąca od abdykacji niemieckiego cesarza Wilhelma II w listopadzie 1918 r.) bardziej zapisuje się w świadomości gdańszczan niż nazwa Stocznia Gdańska. **W przestrzeni miejskiej znajdują się drogowskazy, które gości i mieszkańców miasta zamiast do historycznej Stoczni Gdańskiej, miejsca narodzin Solidarności, prowadzą do Stoczni Cesarskiej, obcego znaczeniowo zespołu obiektów związanych z prusko-niemieckim militarystycznym.**

Sytuacja taka zaciemnia właściwe odczytywanie i zrozumienie przestrzeni historycznej stoczni i zapisanych w niej wartości symbolicznych. Tym bardziej, że pod określeniem Stocznia Cesarska, nie będącym ani nazwą dzielnicy miejskiej, ani działającego zakładu, a jedynie nazwą projektu deweloperskiego, pojawia się nazwa Europejskiego Centrum Solidarności – instytucji odwołującej się do wolnościowej spuścizny ruchu Solidarność. Może to sugerować, że ta instytucja została zlokalizowana na terenie Stoczni Cesarskiej. Zasadne jest umieszczenie w przestrzeni miejskiej identyfikatorów i drogowskazów kierujących przybyszów i mieszkańców Gdańska do Stoczni Gdańskiej, kolebki naszej wolności i przestrzeni rozpoznawalnej na całym świecie. To właśnie promocja Solidarności i Stoczni Gdańskiej jako miejsca jej narodzin, a nie militarnej niemieckiej Stoczni Cesarskiej, wpisana została w dokumentach programowych miasta Gdańska. Jest to przykład konfliktu symbolicznego, który w przyszłości przynieść może negatywne konsekwencje miastu. Należy bowiem pamiętać, że obecnie trwa w Europie i poza nią debata na temat negatywnego dziedzictwa kolonialnego.

Za element tej spuścizny uznać można historyczny zespół Stoczni Cesarskiej, a szczególnie jej przywróconą do użytku – choćby tylko w celach promocyjnych – nazwę. Wiąże się ona z wieloma negatywnymi kontekstami i znaczeniami, z których wiele opisano już w niniejszym studium. Jak zaznaczono wcześniej, powstanie, a szczególnie rozwój tego zakładu, i innych tego rodzaju, warunkowane było planami geopolitycznymi i kolonialnymi aspiracjami cesarstwa niemieckiego oraz dążeniem do uprzedmiotowienia i eksploatacji m.in. społeczeństw pozaeuropejskich. Naród polski w optyce dużej części decydentów odpowiedzialnych za politykę Cesarstwa Niemieckiego, a także wielu jego obywateli, także traktowany był jako podmiot, który należy podporządkować na zasadach kolonialnych, wynarodowić¹⁴⁸. Stosując nazwę Stoczni Cesarskiej jako wartości promocyjnej, należy o tej złożoności pamiętać. W opinii autora militarystyczne dziedzictwo Stoczni Cesarskiej nie powinno być ukrywane, wręcz przeciwnie, należy je ukazywać i omawiać krytycznie, by stało się – jak proponowano wcześniej – punktem odniesienia wobec wolnościowej historii i spuścizny Stoczni Gdańskiej. Wartości te nie mogą wchodzić ze sobą w konflikt, na poziomie antykolonialnej, antywojennej i antytotalitarnej refleksji, powinny wzmacniać i podkreślać historyczne, pokojowe znaczenie ruchu Solidarność i jego symbolu – Stoczni Gdańskiej.

Za celowe należy więc uznać stworzenie w przestrzeni stoczni spójnego systemu identyfikacji i wizualnej informacji odnoszącej się do funkcji przemysłowych poszczególnych obiektów i przestrzeni stoczni, ich historii i znaczenia kulturowego. Przykłady tego rodzaju rozwiązań istnieją już w przestrzeni Gdańska. Narracja, która stanowiłaby podstawę takiego systemu identyfikacji i informacji, pozwoliłaby na krytyczne podejście do politycznej spuścizny Stoczni Cesarskiej (a szerzej także całej Stoczni Gdańskiej) jednocześnie przybliżając jej znaczenie w zakresie dziedzictwa przemysłowego.



II. 151. Karykatura ukazująca pokonane kajzerowskie Niemcy, symbolizowane przez leżącego niemieckiego cesarza Wilhelma II, na którym radosny taniec wykonują przedstawiciele państw zwycięskiej Ententy – Francuz, Anglik i Rosjanin, rys. NN, ok. 1918, zbiory autora

148. Jeden ze słynnych cytatów z Ottona von Bismarcka na temat Polaków brzmi: „Bijcie Polaków tak długo, dopóki nie utracą wiary w sens życia; współczuję im ich sytuacji, ale jeśli chcemy przetrwać, nie możemy zrobić nic innego, jak tylko ich wytępić”. G. Kucharczyk, *Prusy. Pięć wieków*. Warszawa 2024, s. 624



II. 152. Winieta z książki o Stoczni Schichau, rys. Otto Bollhagen, ok. 1912, domena publiczna

III

STOCZNIA SCHICHAUA

1889–1945

(OKREŚLENIE POTOCZNE)

PEŁNE NAZWY PRZEDSIĘBIORSTWA: F. SCHICHAU STOCZNIA OKRĘTOWA W GDAŃSKU
(F. SCHICHAU SCHIFFSWERFT ZU DANZIG)
1892–1929

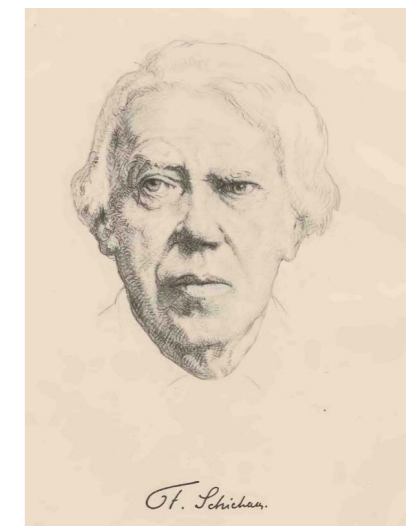
F. SCHICHAU SP. Z O.O., ELBLĄG, ODDZIAŁ STOCZNIA OKRĘTOWA W GDAŃSKU
(F. SCHICHAU G.M.B.H. ELBING, ABT. SCHIFFSWERFT ZU DANZIG)
1929–1941

F. SCHICHAU SP. AKC.
(F. SCHICHAU AG)
1941–1945.

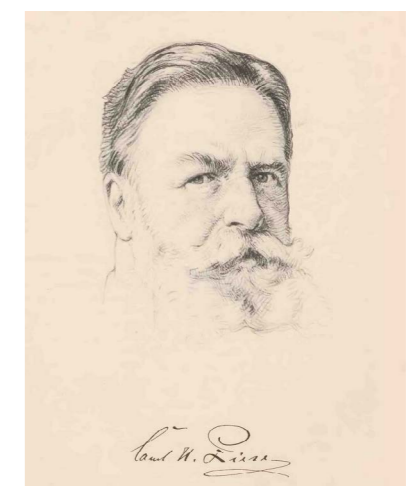
Lokalizacja zespołu przemysłowego

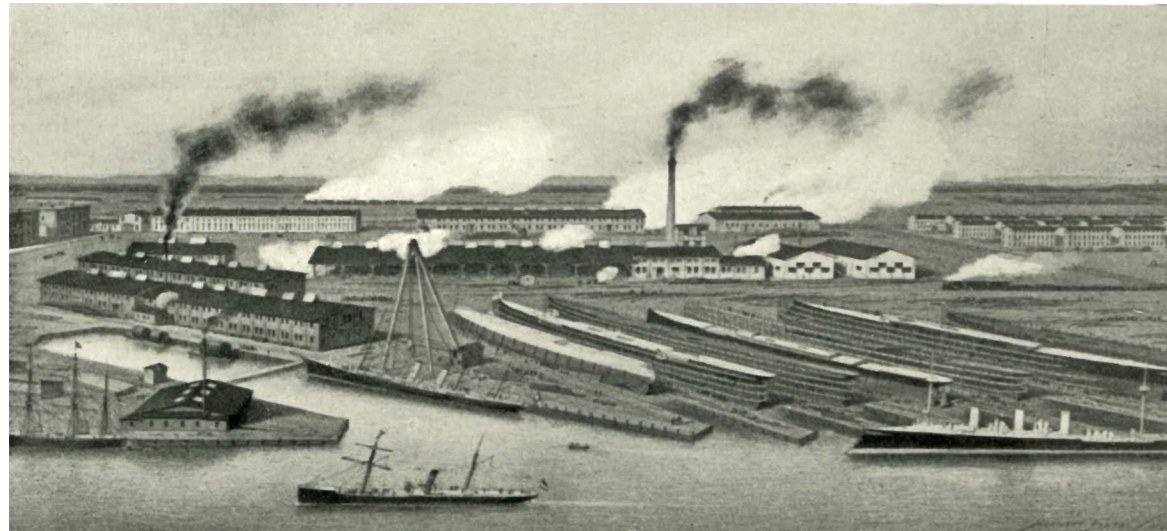
Stocznia Schichaua zaczęła powstawać w Gdańsku w roku 1889 – w sąsiedztwie lokalnej Stoczni Cesarskiej. Tereny nowego zakładu obejmowały północno-zachodnią część powojennej Stoczni Gdańskiej. Po roku 1945 teren byłej Stoczni Schichaua stał się Obszarem B tego polskiego zakładu. Stocznia Schichaua w ciągu dekad rozwijała się przestrzennie dochodząc swoim zasięgiem do obszaru nazywanego do 1945 r. Młodemiejskimi Składowi DREWNA, leżącego w sąsiedztwie Stoczni Cesarskiej. Część tego terenu Stocznia Schichaua pozyskała na przełomie lat 30 i 40 XX w. osiągając najdalszy zasięg geograficzny. Obie stocznie zlokalizowane w swoim sąsiedztwie tworzyły jeden z największych kompleksów stoczniowych w cesarskich Niemczech.

Zespół dawnej Stoczni Schichaua rozciąga się od północno-wschodniego fragmentu obecnej ul. Jana z Kolna (do 1945 r. *Schichaugasse*) i biegnie w kierunku południowo-wschodnim, wzdłuż tej ulicy, jak również wzdłuż kanału Martwej Wisły. Granicę wschodnią dawnego założenia przemysłowego wyznacza zabudowa w rejonie dzisiejszej stoczniowej ul. Elektryków oraz gmach dawnych warsztatów szkolnych Stoczni Schichaua i Stoczni Gdańskiej, zlokalizowany w sąsiedztwie stoczniowej ul. Narzędziowców – obecne Nowe Muzeum Sztuki (NOMUS). Jak zaznaczono we wstępie, była to w przybliżeniu linia biegnąca od miejsca styku ul. Monterów i Nabrzeża DREWNA, przez obszerne podwórko pomiędzy budynkami 90B (dzisiejszy gmach z klubem B90) a 503A, i dalej między dzisiejszym NOMUS, a inwestycją Żurawie YIT Polska, aż do rejonu dzisiejszego ECS i Placu Solidarności.



II. 153-154. Ferdinand Schichau oraz jego zięć i następca dr inż. Carl Heinrich Ziese, który kierował budową stoczni w Gdańsku, rys. NN, źródło: Gedanopedia





II. 155. Grafika ukazująca gdańską stocznnię Ferdynanda Schichaua. Widoczne pochylnie (po prawej), pierwszą linię zabudowy (obecnie nieistniejąca – w centrum, w głębi), zespół budynków przy pochylniach (także w centrum – druga linia zabudowy, zachowana częściowo) oraz zespół obiektów przemysłowych przy Basenie Wyposażeniowym (po lewej), w znacznym stopniu zachowany do dziś, ryc. NN, ok. 1913, domena publiczna

Historyczna Stocznia Schichaua obejmowała również fragmenty wyspy Ostrów (Holm). Obszar ten pozostaje jednak poza zakresem niniejszego opracowania.

Pierwotny status prawny i funkcjonalny zakładu

Prywatna niemiecka stocznia pełnomorska, realizująca produkcję jednostek cywilnych i wojskowych w tym oceanicznych. W latach 20. XX w. także stocznia o charakterze remontowym (od 1925r.), a także zakład wytwórczy metalowych elementów konstrukcyjnych. Stocznia należała do koncernu prywatnego przedsiębiorcy Ferdynanda Schichaua z Elbląga, będąc jedną z jego placówek. Podstawą funkcjonowania Stoczni Schichaua w Gdańsku była produkcja kadłubów jednostek pełnomorskich oraz ich wyposażanie. Produkcja maszynowa zlokalizowana była w stoczni macierzystej w Elblągu. Stamtąd dostarczano drogą wodną wyposażenie okrętowe do stoczni w Gdańsku i na miejscu było ono instalowane na jednostkach. W tym celu wykorzystywano między innymi potężny żuraw młotowy (*Hammerkran*, ang. *hammerhead crane*).

Po powstaniu Wolnego Miasta Gdańska stocznia w tym mieście została oddzielona od pozostającej w granicach Niemiec centrali koncernu Schichaua w Elblągu¹⁴⁹. Zachowane zostały jednak związki kooperacyjne i współpraca produkcyjna. W Elblągu nadal wytwarzano siłownie okrętowe, odlewy i części wyposażenia dostarczane do stoczni w Gdańsku. W 1929 r. ze względu na trudną sytuację ekonomiczną, stocznia została przekształcona w spółkę aukcyjną z udziałem republikańskiej Rzeszy Niemieckiej, (tzw. Republiki Weimarskiej), wchodzącego w jego skład kraju związkowego Prus oraz miast Gdańska i Elbląga. Była w tym czasie subsydiowana przez państwo niemieckie w celu utrzymania tego zakładu, stanu jego zatrudniania, ograniczenia odpływu pracowników na zachód Niemiec, utrzymania produkcji okrętowej oraz pozycji niemieckiego przemysłu w Wolnym Mieście Gdańsku.

W 1941 r. stocznia przekształcona została w spółkę akcyjną. W okresie II wojny światowej jej specjalizacją stała się produkcja okrętów podwodnych dla nazistowskiej Kriegsmarine. Realizowano

149. Apg, odbiór, s. 2

ją przy wykorzystaniu pracowników przymusowych. W marcu 1945 r. przedsiębiorstwo zostało ewakuowane w głąb Niemiec. W końcu tego miesiąca jej teren i obiekty zostały zajęte, a w kolejnych miesiącach w znacznej mierze ograbione z pozostałego wyposażenie przez wojska sowieckie.



II. 156. Fragment mapy ukazującej zakłady Schichaua w Gdańsku w 1912 r. Widoczny pierwotny teren stoczni z pochylniami oraz rozległe tereny rozwojowe - na wyspie Holm i wzdłuż obecnej ul. Marynarki Polskiej - wraz z osiedlem dla pracowników (Starą Kolonią Schichaua - Alte Schichau Colonie), ostatnie zachowane domy wyburzono w roku 2011, Zakład obejmował wówczas 108 hektarów i zatrudniał 8500 ludzi, ryc. NN, 1912, domena publiczna



II. 157. Widok (Starej) Kolonii Schichaua w 1908. (w przeddzień I wojny światowej powstała Nowa Kolonia przy obecnej ul. Twardej). Z czasem, wskutek poszerzania ulicy i budowy linii tramwajowej, zniknęły ogródki, a następnie kolejne domy, w tym cała pierzeja zachodnia. W miejscu pierzei wschodniej wyburzonej w 2011 r. zaczęto w 2019 realizować nową zabudowę biurową, inwestycja jednak została wstrzymana. fot. NN, 1908, karta pocztowa, domena publiczna



II. 158. Widok na nabrzeże Stoczni Gdańskiej przy magazynie B (po lewej), fot. A. Trzeciak, 2023, zbiory autora

Charakter zespołu i jego znaczenie

Historyczny zespół przemysłowy oraz założenie urbanistyczno-architektoniczne, rozbudowywane fazami. Przykład produkcyjnej, pełnoskalowej¹⁵⁰ stoczni pełnomorskiej z przełomu XIX i XX w., pierwszych dekad XX w. oraz z okresu II wojny światowej (budowa okrętów podwodnych). Założenie było rozszerzane w ciągu lat w związku z modernizacją zakładu i jego rozwojem przestrzennym.

Można wydzielić trzy fazy rozwoju zabytkowego zespołu przemysłowego:

- a) założenie pierwotne wraz z przekształceniami sprzed 1918 r.,
- b) założenie rozbudowane – obejmujące dodatkowo obiekty powstałe podczas międzywojennych modernizacji i zlokalizowane po wschodniej stronie Basenu Wyposażeniowego,
- c) założenie kompleksowe, obejmujące obok elementów a i b zespół obiektów powstałych w latach 40. XX (w końcu lat 30. XX w.?) w. w rejonie dzisiejszej ul. Elektryków i ul. Jaracza, zrealizowanych na potrzeby produkcji jednostek podwodnych dla Kriegsmarine. Do tej fazy rozbudowy Stoczni Schichaua dodać należy majestatyczną halę prefabrykacyjną z trasernią na poddaszu (po wojnie hala 3B)

¹⁵⁰ Pełnoskalowej – tu w rozumieniu stoczni realizującej pełen wachlarz produkcji okrętowej, od niewielkich jednostek pływających – cywilnych, wojskowych, technicznych, poprzez specjalistyczne urządzenia (w przypadku Stoczni Schichaua np. duże pogłębiarki) po cywilne i wojskowe jednostki pełnomorskie różnych klas, w tym jednostki oceaniczne i duże okręty artyleryjskie.



II. 159. Widok na halę 25B, ostatni zachowany budynek stoczniowy w tym rejonie, pochodzący z lat 20. XX w., fot. A. Trzeciak, 2023, zbiory autora

Jej usytuowanie i orientacja uzależnione były od geometrii pochylni, z którymi tworzyła zespół produkcyjny w zakresie produkcji kadłubów. Wraz z pochylniami hala tworzy spójny zespół obiektów industrialnych o znacznej wartości zabytkowej i użytkowej (wciąż wykorzystywany na potrzeby produkcji stoczniowej).

Grupy obiektów pochodzących z dwóch pierwszych faz powstawania i rozwoju Stoczni Schichaua są zdekompletowane wskutek wyburzeń z lat 2008–2013. Mimo tego czytelne pozostaje pierwotne założenie przestrzenne Stoczni Schichaua, obejmujące rejon pochylni, ul. Malarzy – dawny główny trakt Stoczni Schichaua, zespół najstarszych budynków przemysłowych zlokalizowanych w kwartale wyznaczonym stoczniowymi ulicami Malarzy/Transportowców, Niterów i Stolarzy (między pochylniami a Basenem Wyposażeniowym) oraz Basen Wyposażeniowy. Ze względu na rozbiórkę całej linii zabudowy przemysłowej należącej pierwotnie do Stoczni Schichaua biegnącej wzdłuż ul. Jana z Kolna (obejmującej wiele najstarszych budynków w tym rozległy gmach zarządu i biur projektowych, po wojnie siedziba Biura Projektowo – Konstrukcyjnego Stoczni Gdańskiej), nie jest ono tak integralne przestrzennie jak opisane wyżej założenie Stoczni Cesarskiej.

Z drugiej fazy rozwoju zespołu przemysłowego Stoczni Schichaua zachował się tylko jeden obiekt – dawna hala wydziału W-2 powojennej Stoczni Gdańskiej z przybudówką – za czasów Stoczni Schichaua mieścił on tzw. „magazyn elbląski” i „ślusarnię elbląską” (*Elbinger Magazin, Elbinger Schlosserei*).

Obiekt ten stanowi obecnie przestrzenny łącznik całego założenia dawnej Stoczni Schichaua spajający pozostałości pierwotnego zespołu zabudowy z założeniem powstałym w latach 40. XX w. – w okresie nazistowskim – w rejonie dzisiejszej ul. Elektryków. Z całego kompleksu przemysłowego Stoczni Schichaua najbardziej kompletny pozostaje ten ostatni fragment. Drugim kompletnym elementem założenia, także związanym z wojenną rozbudową zakładu jest zespół pochylni z przedpolami i halą prefabrykacyjną z placem roboczym od strony Martwej Wisły.

Pomimo znacznego ubytków obiektów istniejący zespół przemysłowy Stoczni Schichaua wciąż zachowuje zwartość i częściową geometrię. Część a., czyli najstarsze założenie i obiekty, zlokalizowane pomiędzy ul. Jana z Kolna a Basenem Wyposażeniowym i wodami Martwej Wisły zachowana jest w stopniu ograniczonym. Największą spójność zachowują zespół pochylni oraz zespół budowli w rejonie ul. Niterów, Malarzy i Stolarzy (m.in. dzisiejsze centrum klubowe 100cznia). Część b., zlokalizowana w centralnym obszarze Półwyspu Drewnica, jak zaznaczono wcześniej, jest najbardziej zdekompletowana. Obszar ten wraz z jedynym zachowanym na nim obiektem przemysłowym pełni rolę przestrzennego zwornika dla całości historycznego założenia przemysłowego Stoczni Schichaua, uczytelniając je przestrzennie. Część c. – zabudowa i wyposażenie ul. Elektryków zachowana jest już jednak w stopniu praktycznie kompletnym.

Pierwotne rozplanowanie przestrzenne zespołu byłej Stoczni Schichaua jest już w znacznym stopniu zatarte, pomimo tego, całe założenie przemysłowe tej stoczni umożliwia wciąż jeszcze, choć w stopniu ograniczonym, m.in. odczytanie zmieniających się form architektury przemysłowej.

Bazowe wartości kulturowe, historyczne i symboliczne wpisane w warstwę znaczeniową zespołu przemysłowego

1. Pierwsza i największa pełnoskalowa stocznia pełnomorska w Gdańsku, podejmująca min. produkcję jednostek oceanicznych.
2. Na przełomie XIX i XX w. i w jego pierwszych dekadach jedna z największych stoczni w Niemczech – sytuowała się pierwotnie w gronie pięciu największych stoczni niemieckich obok: Stoczni *Vulcan* w Szczecinie, *Germania* w Kilonii, *Wesser* w Bremie, *Blohm und Voss* w Hamburgu. Bezpośrednio przed I wojną światową uznawana za drugą pod względem skali produkcji okrętowej stoczni w Niemczech, obok Stoczni *Germania* w Kilonii.¹⁵¹
3. Jedna z najważniejszych stoczni niemieckich mająca wpływ na rozbudowę niemieckiego potencjału wojennego przed wybuchem I Wojny Światowej, a także jedna z największych stoczni niemieckich w czasie II Wojny Światowej – wówczas produkująca okręty podwodne.
4. Pod względem możliwości wytwórczych przed 1918 r. największa stocznia w Gdańsku i w regionie, jednocześnie jeden z największych zakładów produkcyjnych w mieście (obok Stoczni Cesarskiej).
5. Do 1918 r. miejsce produkcji jednych z największych w Niemczech i w Europie jednostek pływających zarówno cywilnych jak i wojskowych, w tym transatlantyków.
6. Miejsce powstania (wodowania) najnowocześniejszego okrętu podwodnego II wojny światowej – pierwszego z serii U-Boota typu XXI. Rozwiązania konstrukcyjne jednostek

tego rodzaju miały ogromny wpływ na technologię budowy okrętów podwodnych i rozwój broni podwodnej na świecie po II wojnie.

7. Miejsce pamięci o ofiarach pracy przymusowej w III Rzeszy. Podczas wojny w podobozie obozu koncentracyjnego Stuthoff pracującym na potrzeby Stoczni Schichaua w Gdańsku panowały niezwykle surowe warunki pracy i życia, wynikiem czego była wysoka śmiertelność wśród więźniów. Podobóz obozu koncentracyjnego w Stutthofie mieścił się w Gdańsku-Kokoszkach. Miejscem pracy więźniów i pracowników przymusowych były zapewne wszystkie obiekty Stoczni Schichaua.
8. Stocznia pracująca na zlecenie największych armatorów niemieckich i przedsiębiorstw przewozowych przełomu XIX i XX w. także realizujących przewozy transatlantyczne.
9. Miejsce powstania jednych z największych jednostek pływających w historii gdańskiego przemysłu okrętowego, a także uznawanej za największą jednostkę wojenną wyprodukowaną w Gdańsku okrętu SMS *Baden*.
10. Zespół przemysłowy ukazujący rozwój przedsiębiorstwa od końca XIX do końca pierwszej połowy XX wieku
11. Zespół architektury przemysłowej ukazującej jej formy i style zmieniające się na przestrzeni dekad od końca XIX wieku do połowy XX w.
12. Miejsce pamięci o Polakach, w tym licznych Kaszubach, pracownikach Stoczni Schichaua.
13. Przykład stoczni pełnomorskiej (zdekompletowany) z okresu rozbudowy potencjału wojennego cesarskich Niemiec, Wolnego Miasta Gdańska oraz przykład militarnej stoczni z okresu II wojny światowej specjalizującej się w budowie U-Bootów.
14. Na terenie Stoczni Schichaua znajduje się zachowany, jednak znacznie przekształcony w ciągu lat, kompletny zespół ciężkich pochylni z jedynym zachowanym na terenie Stoczni Gdańskiej i w Gdańsku przypochniowym żurawiem estakadowym z lat 30. XX w., Urządzenie posadowione jest na oryginalnym zachowanym fragmencie estakady. Chociaż pochylnie zostały znacznie przebudowane w latach 70. XX w. ich układ oddaje geometrię pierwotnego założenia, a na obszarze całego zespołu znajdują się relikty wcześniejszych założeń przemysłowych. Dopelnieniem zespołu pochylni jest potężna hala prefabrykacyjna z trasernią (3B).
15. Fragmenty zespołu przemysłowego Stoczni Schichaua – dzisiejsza ul. Elektryków oraz pochylnie i hala prefabrykacyjna z placami przemysłowymi wraz z ich infrastrukturą – stanowią spójne i kompletnie zachowane fragmenty przedsiębiorstwa stoczniowego z okresu II wojny światowej.
16. Zespół obejmuje zachowane w dużej części ciągi technologiczne związane z produkcją kadłubów dużych okrętów pełnomorskich – jednostek artyleryjskich (o skali większej niż wytwarzane w Stoczni Cesarskiej) i ich wyposażaniem, oraz fragmenty ciągów technologicznych służących podczas II wojny światowej budowie różnych typów U-Bootów, produkowanych przez Stocznnię Schichaua w kooperacji z innymi stoczniami.

151. J. Kukliński, *Rozmiary i struktura produkcji stoczni Schichaua w Elblągu i Gdańsku w latach 1855–1919*, *Nautologia*, R. 1981, nr 3, s.



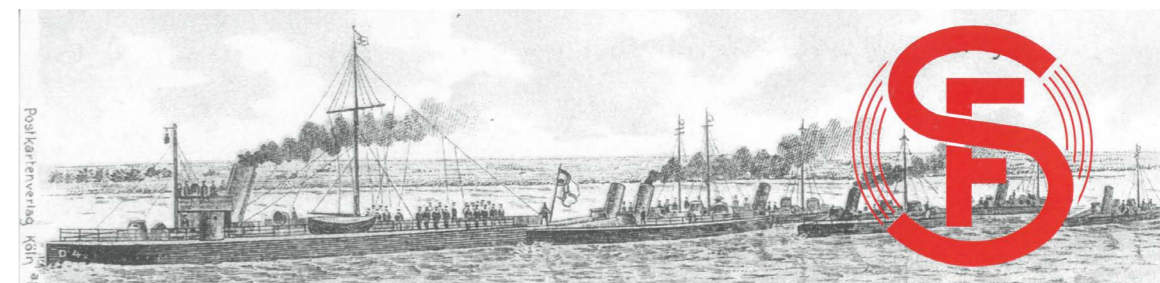
II. 160. Księżna pruska Cecylia Mecklenburg-Schwerin, żona następcy tronu Niemiec Wilhelma (syna cesarza Wilhelma II) oraz dyrektor Stoczni Schichaua Carl Heinrich Ziese w drodze na uroczystość wodowania transatlantyku Columbus (potem Homeric). W tle widoczna zachowana hala kuźni kotłów, warsztatu obróbki blach (potem 94,98,99B; widok od strony pochylni), 17 grudnia 1913, fot. NN, zbiory PAN BG

Opis

Stocznia Schichaua rozpoczęła funkcjonowanie w Gdańsku w związku z poszukiwaniem przez zarząd koncernu elbląskiego przedsiębiorcy możliwości rozwoju pełnomorskiej produkcji stoczniowej. Warunki portu elbląskiego nie pozwalały na budowę dużych jednostek wojennych oraz pasażerskich oceanicznych transatlantyków, dlatego Ferdinand Schichau zdecydował się na zakup gruntu w Gdańsku, w bezpośrednim sąsiedztwie Stoczni Cesarskiej. Teren ten miał lepsze warunki hydrologiczne – posiadał dostęp do głębszego toru wodnego i wyjścia na pełne morze. Gdański oddział zakładów Schichaua stał się symbolem dynamicznego wczesnokapitalistycznego rozwoju. Całe stoczniowe założenie przemysłowe powstało w około 3 lata, choć wiązało się z ogromnymi nakładami ponoszonymi między innymi na utwardzenia podmokłego nadwiślańskiego gruntu. By tego dokonać, skonstruowano kolejkę linową w celu przetransportowania wielu metrów sześciennych ziemi z terenu otaczających stoczniewą wzgórz. W efekcie tego wielkiego przedsięwzięcia inwestycyjnego zaplanowano i zrealizowano kompletne założenie przemysłowe mogące zatrudnić kilka tysięcy ludzi. Stocznia Schichaua rozwijała się dalej w ciągu kolejnych dekad, poszerzając swój teren i podnosząc możliwości wytwórcze. Obok kompleksu potężnych pochylni powstały hale związane z obróbką metali, drewna, place składowe, infrastruktura drogowa i kolejowa. Dla rozwoju przedsiębiorstwa ważne było połączenie z zewnętrzną linią kolejową umożliwiającą dostawy materiałów z głębi kraju.

Pierwotne założenie Stoczni Schichaua sięgało od terenów obecnej Stoczni Północnej, aż po Półwysep Drewnica – obejmowało ono jego zachodnią część. Były to dawne tereny poforteczne.

Na miejscu jednej z fos powstał istniejący do dziś stoczniowy basen wyposażeniowy, przeznaczony do realizacji prac wykończeniowych na budowanych jednostkach. Stocznia Schichaua brała w kolejnych dekadach udział w dynamicznych zbrojeniach morskich, jakie prowadziło Cesarstwo Niemieckie w ciągu kilkunastu lat poprzedzających wybuch I wojny światowej. W tym czasie liczne zlecenia rządowe na budowę potężnych jednostek, związane z dynamiczną rozbudową floty pełnomorskiej, lokowano w prywatnych zakładach stoczniowych. Na nowoczesnych, potężnych pochylniach Stoczni Schichaua powstawały jedne z największych w Gdańsku i w Niemczech okrętów wojennych, a także jednostki cywilne, związane z rozwojem żeglugi oraz transportu i handlu oceanicznego. Powstały tu najsłynniejsze Gdańskie transatlantyki jak Cincinnati czy dwie bliźniacze jednostki noszące pierwotnie nazwę Columbus¹⁵².



II. 161. Zakładka do książki powstała z wykorzystaniem starej ryciny i graficznego znaku przedsiębiorstwa Ferdynanda Schichaua, zbiory autora

Stoczniowe obiekty były w ciągu lat modernizowane. Trudna sytuacja, w jakiej znalazło się przedsiębiorstwo po zakończeniu I wojny światowej spowodowała, że na początku lat 20 sytuacja ekonomiczna nie pozwalała realizować szerokiego zakresu prac inwestycyjnych. Zaczęto je podejmować na szerszą skalę dopiero w latach 30. XX w. W tym czasie na terenie półwyspu Drewnica, gdzie wcześniej znajdowały się obiekty związane ze składowaniem i obróbką drewna, zrealizowano zespół obiektów służących pracom ślusarskim, maszynowym i wyposażeniowym. Z zespołu tego pozostał dziś już tylko jeden obiekt. Ponadto zmodernizowano pochylnie, zbudowano estakady i zainstalowano na nich nowocześniejsze żurawie estakadowe obsługujące pochylnie. Do dziś zachował się jeden z nich. W okresie poprzedzającym wybuch II wojny światowej Stocznia Schichaua, subsydiowana przez państwo niemieckie i Gdańsk, prowadziła produkcję jednostek, które można było po niewielkich przeróbkach przystosować do celów militarnych, natomiast po rozpoczęciu tego konfliktu włączona została w plan dynamicznej rozbudowy niemieckiej floty podwodnej.

Bezpośrednio przed wybuchem wojny lub na jej początku, stocznia objęła swoim zasięgiem także wschodnią część Półwyspu Drewnica. Powstały na tym terenie nowoczesne obiekty warsztatowe i magazynowe wraz z niezbędną infrastrukturą drogową i wyposażeniem. Zespół tych budynków wraz z innymi elementami (torowiska, betonowe płyty którymi pokryto główny ciąg transportowy obszaru – dzisiejszą ul. Elektryków) praktycznie w całości zachował się do dziś, ukazując wygląd zakładu stoczniowego z okresu II wojny światowej. Niezwykle interesującymi elementami są zlokalizowane pod budynkami tego zespołu schrony przeciwlotnicze (*Luftschutzraum - LSR*) jak również zachowane na elewacjach oznaczenia i znaki LSR. Innym charakterystycznym zespołem z tego czasu jest wielka kadłubownia, wykorzystywana m.in. do prefabrykacji sekcji U-Bootów wraz z kompletem pochylni (zmodernizowanych w okresie powojennym). O ile jednak hala

152. A. Trzeciak, Stocznia Gdańska. Miejsca..., s. 233.

zachowuje swój pierwotny wygląd z pocz. lat 40., o tyle pochylnie zostały przekształcone w latach 70. XX w. Zachowują one jednak od końca XIX w. swoją zasadniczą geometrię, a na ich terenie znajdują się ślady kolejnych przebudów i modernizacji. Warte są one zachowania i ekspozycji lub przynajmniej opracowania rzetelnej dokumentacji inwentaryzacyjnej¹⁵³.

W okresie II wojny światowej Stocznia Schichaua brała udział m.in. w produkcji innowacyjnego okrętu podwodnego typu XXI. Pełniła w tym czasie rolę tzw. stoczni montażowej, w której dostarczone z innych zakładów w pełni wyposażone poszczególne sekcje okrętów montowano w kompletne kadłuby. Zakład został zdobyty przez wojska sowieckie w końcu marca 1945 r. Wcześniej jednak część personelu i znaczna część wyposażenia i oprzyrządowania została wywieziona do Niemiec, ewakuowano także częściowo pozostające w fazie budowy okręty podwodne¹⁵⁴. Część z nich, podobnie jak elementy dokumentacji, a także pozostałe wyposażenie produkcyjne stoczni wpadły w ręce Rosjan. Następnie zakład został przekazany polskiej administracji i wszedł w skład tak zwanego Zjednoczenia Stoczni Polskich otrzymując nową polską nazwę – Stocznia nr 2.

Teren dawnej Stoczni Schichaua stanowi jeden z głównych obszarów późniejszej Stoczni Gdańskiej. Jego rola przemysłowa została w kolejnych dekadach w znacznej mierze utrzymana. Dzięki temu mówić możemy w przypadkach wielu obiektów i miejsc o ich ponad stuletniej ciągłości. Teren ten stał się w okresie powojennym jednym z dwóch głównych ośrodków produkcji kadłubów Stoczni Gdańskiej. Wiele z przemysłowych funkcji pozostałych obiektów i miejsc należących wcześniej do Stoczni Schichau została utrzymana także w okresie po 1945 r. Wiele z nich powiązanych było przez kolejne dekady z procesami obróbki materiałów i wyposażenia jednostek pływających.

Zachowane obiekty Stoczni Gdańskiej należące pierwotnie do Stoczni Schichaua (z podaniem pierwotnych funkcji)

Zespół obiektów przemysłowych dawnej prywatnej niemieckiej Stoczni Schichaua obejmuje czytelne w dużej mierze pierwotne rozplanowanie przestrzenne zakładu z przełomu XIX/XX w. wraz kolejnymi etapami rozwoju. W jego skład wchodzi: istniejący zespół gmachów (w tym najstarszych z przełomu XIX/XX w., w części przekształconych przez kolejne rozbudowy), przestrzenie zewnętrzne, elementy infrastruktury przemysłowej, ciągi komunikacyjne, zachowane elementy ciągów technologiczno-funkcjonalnych (głównie w zakresie budowy kadłubów okrętowych oraz ich wyposażenia) oraz nieliczne urządzenia, głównie dźwigi.

I. Budynki:

Okres do 1918 (a.):

1. Część hali maszyn, potem hali budowy statków nr I (ok. 1890, przebudowana) – *Maschinenhalle / Schiffbauhalle I* (po wojnie hala warsztatów samochodowych, 87B)
2. Magazyn (ok. 1890, potem przebudowany?) – *Magazin* (po wojnie hala elektrowózków, 86B),
3. Hala kuźni kotłów potem ślusarnia II (ok. 1890, modernizowana) – *Kesselschmiede, Schlosserei II* (po wojnie hala wydziału W-2 i W-5, 94-98-99B),
4. Ślusarnia I (ok. 1890) – *Schlosserei I* (po 1945 stolarnia, 32B, obecnie częściowo niezadaszona),

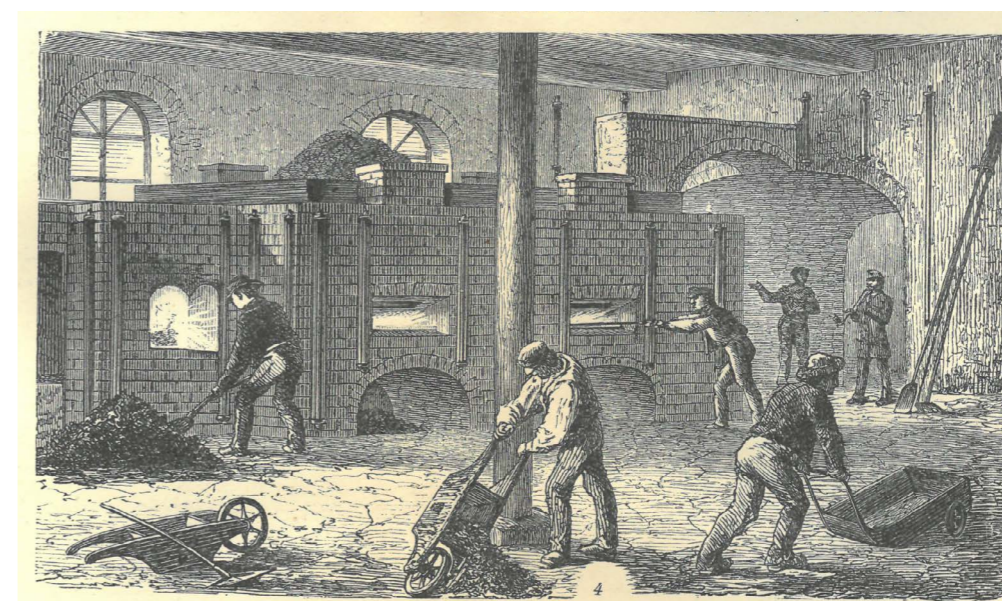
153. A. Trzeciak, A. Nawrocki, *op. cit.*, s. 108-116

154. M. Westphal, *op. cit.*, s. 300-303

5. Kuźnia miedzi, potem skład węgla – (ok. 1890) *Kupfer-Schmiede / Holz Lager* (po wojnie suszarnia drewna, 31B),
6. Stolarnia (ok. 1890) – *Tischlerei* (po wojnie nadal stolarnia, 29B),
7. Magazyn karbidu (ok. 1912) – *Karbidlager* (po wojnie magazyn akumulatorów, 84B),

Okres do 1938 (b.):

1. Magazyn i ślusarnia tzw. elbląskie (przed 1937) – *Elbinger Magazin / Elbinger Schlosserei* (po wojnie hala wydziału W-2, 25B z aneksem 24B),
2. Budynek szkoły zawodowej i warsztatów szkolnych (ok. 1935). Po wojnie także jadalnia oraz ponownie budynek stoczniowej szkoły zawodowej.

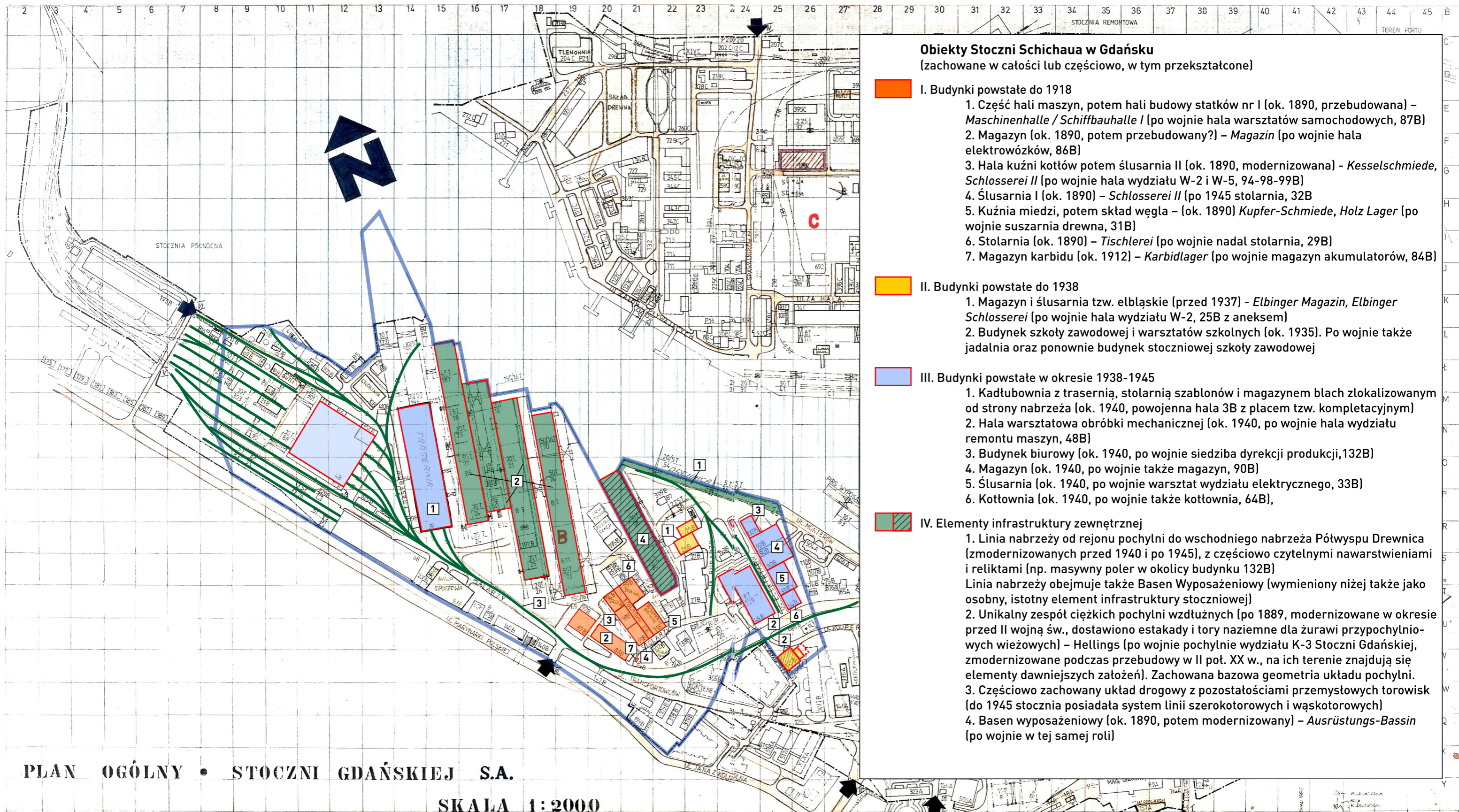


II. 162. Proces wytopu miedzi, niezbędnej także w produkcji stoczniowej, w końcu XIX w., ok. 1890, zbiory Autora

Okres 1938–1945 (c.)

– bez pierwotnych potwierdzonych źródłowo nazw niemieckich):

1. Kadłubownia z trasernią, stolarnią szablonów i magazynem blach zlokalizowanym od strony nabrzeża (ok. 1940, powojenna hala 3B z placem tzw. kompletacyjnym)
2. Hala warsztatowa obróbki mechanicznej (ok. 1940, po wojnie hala wydziału remontu maszyn, 48B),
3. Budynek biurowy (ok. 1940, po wojnie siedziba dyrekcji produkcji, 132B),
4. Magazyn (ok. 1940, po wojnie także magazyn, 90B),
5. Ślusarnia (ok. 1940, po wojnie warsztat wydziału elektrycznego, 33B),
6. Kotłownia (ok. 1940, po wojnie także kotłownia, 64B),



II. 163. Lokalizacja zachowanych obiektów Stoczni Schichau (w granicach późniejszego obszaru B Stoczni Gdańskiej), sporządzono na podstawie planu zam w il. 98, oprac. W. Chmielewski, zbiory BAM



II. 164-165. Zaadaptowane elementy budynku magazynowego Stoczni Schichaua przy ul. Elektryków (obecnie przestrzeń klubowa i wystawiennicza) po lewej: zachowana niewielka suwnica wewnętrzna jako element aranżacji baru na antresoli klubu B90 (wygląd współczesny), po prawej: obszerna klatka schodowa prowadząca do sali wielofunkcyjnej (obecnie Plenum) zaadaptowanej w 2010 na potrzeby festiwalu sztuki współczesnej Alternativa, fot. A. Trzeciak, 2021, zbiory autora

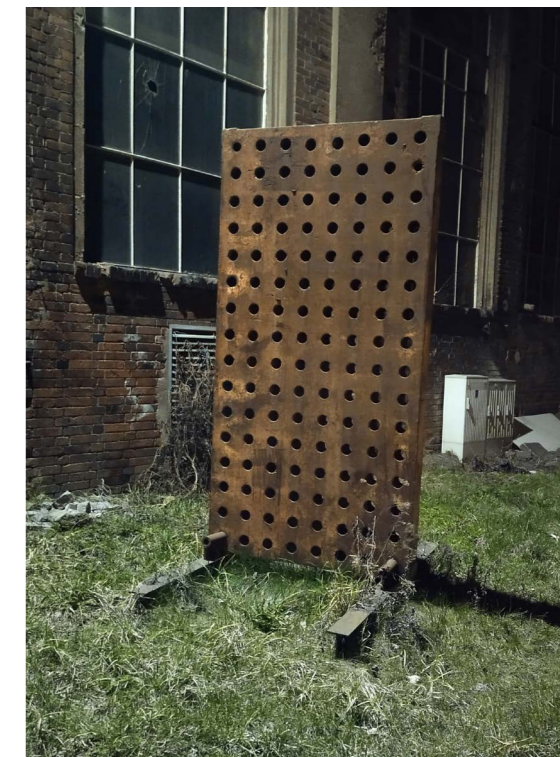
II. Elementy infrastruktury zewnętrznej

1. Linia nabrzeży od rejonu pochylni do wschodniego nabrzeża Półwyspu Drewnica (zmodernizowanych przed 1940 r. i po 1945), z częściowo czytelnymi nawarstwieniami i relikami (np. masywny poler w okolicy budynku 132B). Linia nabrzeży obejmuje także Basen Wyposażeniowy (wymieniony niżej także jako osobny, istotny element infrastruktury stoczniowej).
2. Unikalny zespół ciężkich pochylni wzdłużnych (po 1889, modernizowane w okresie przed II wojną światową, dostawiono estakady i tory naziemne dla żurawi przypochylniowych wieżowych) – *Hellings* (po wojnie pochylnie wydziału K-3 Stoczni Gdańskiej, zmodernizowane podczas przebudowy w II poł. XX w., na ich terenie znajdują się elementy dawniejszych założeń). Zachowana bazowa geometria układu pochylni.
3. Częściowo zachowany układ drogowy z pozostałościami przemysłowych torowisk (do 1945 stocznia posiadała system linii szerokotorowych i wąskotorowych)¹⁵⁵.
4. Basen wyposażeniowy (ok. 1890, potem modernizowany) – *Ausrüstuns-Bassin* (po wojnie w tej samej roli).

155. APG 1291/9281, s. 1

III. Przestrzeń zewnętrzna, w całości lub częściowo zachowana

1. Plac przed nieistniejącym budynkiem zarządu Stoczni Schichaua – rejon południowego biegu ul. Malarzy (powstał ok. 1890, obecnie pozbawiony oprawy wskutek rozbiórki budynku zarządu (powojenna siedziba Biura Projektowo-Konstrukcyjnego Stoczni Gdańskiej) – min. miejsce wieców robotniczych w latach 20. XX w. To także główna przestrzeń transportowo – komunikacyjna Stoczni Schichaua oraz przestrzeń składowa.
2. Przestrzeń między powojennymi halami 86B, 87B i 94-98-99B (powstała ok. 1890, po wojnie plac składowy przy hali 95-98-99B).
3. Plac składowy (powstał w latach międzywojennych, po wojnie skład rur).
4. Magazyn blach zlokalizowany za halą kadłubowni, od strony nabrzeża (ok. 1940, po wojnie plac kompletacyjny).



II. 166. Prawdopodobnie jedyna zachowana w stoczni płyta węgowni - fragment charakterystycznej posadzki, na której dokonywano min. ręcznego formowania wręg okrętowych – długich kształtowników stalowych rozgrzanych w specjalnym piecu, z których powstawały żebra kadłuba statku lub okrętu. Dzięki decyzji właściciela terenu o zabezpieczeniu i wyeksponowaniu obiektu, zachowany został ten ciekawy choć niepozorny zabytek techniki stoczniowej, stanowiący także element aranżacji przestrzeni przemysłowej, fot. A. Trzeciak, 2021, zbiory autora

IV. Urządzenia i budowle hydrotechniczne

1. Basen wyposażeniowy (ok. 1890, potem modernizowany) – *Ausrüstuns-Bassin* (po wojnie w tej samej roli).

V. Urządzenia techniczne, maszyny

1. Żuraw estakadowy przypochylniowy z fragmentem estakady (lata 30.XX w., obecnie własność miasta Gdańska)¹⁵⁶.
2. Żuraw naziemny (lata 20. lub 30. XX w.?), pierwotnie być może estakadowy, przypochylniowy, po wojnie stanowił wyposażenie składu rur).

156. Obiekt ten, obecnie znajdujący się *in situ*, przewidziany jest do translokacji ze względu na trwającą wciąż w tym rejonie produkcję stoczniową. Przeniesienie dźwigu wyrwie jednak to urządzenie z jego historycznego otoczenia i kontekstu przemysłowego, co zdaniem autora negatywnie wpłynie na autentyczność ważnego fragmentu przestrzeni przemysłowej Stoczni Gdańskiej, zachowującej wciąż ogromny potencjał symboliczny i poznawczy. Pamiętać należy, że otoczenie hali kadłubowni 3B oraz rejon pochylni wydziału K-3 Stoczni Gdańskiej, były jednym z dwóch miejsc, w których zaczynał się historyczny strajk w sierpniu 1980 r. Przy hali kadłubowni, w miejscu gdzie znajduje się omawiany żuraw doszło do połączenia dwóch grup strajkujących stoczniowców. Od tego momentu strajk nie był już rozproszony, a strajkujący stanowili zwarta grupę, która udała się stąd w kierunku budynku dyrekcji. Autentyzm przestrzeni pochylni oraz jej spójność ma zatem ogromne znaczenie. Ponadto konstrukcja, na której znajduje się żuraw jest ostatnim zachowanym, znajdującym się *in situ*, fragmentem estakady przypochylniowej wydziału K-3 stanowiącej ważny element infrastruktury pochylni. Dodać należy, że pochylnie dawnego wydziału K-3 wraz z ich otoczeniem oraz halą kadłubowni nadal wykorzystywane są w produkcji stoczniowej realizowanej przez *Karstensen Shipyard Poland*.



II. 167. Ręczne formowanie wręg w traserni Stoczni Schichaua. Widoczna charakterystyczna posadzka wręgowni złożona z masywnych płyt otworowych, fot. NN, przed 1937, zbiory BE

II. 168. Na sąsiedniej stronie: Prace nad elementami pomnika Poległych Stoczniovców 1970 w tym samym budynku - wówczas traserni Stoczni Gdańskiej im. Lenina, fot. Zenon Mirota, 1980, archiwum ECS



VI. Elementy wyposażenia zakładu

1. Bunkier jednoosobowy (Einmannbunker) u wylotu ul. Elektryków (lata 40. XX w., translukowany).
2. Uliczne latarnie przemysłowe – np. przy ul. Elektryków oraz budynku 87B.
3. Fragment podłogi wręgowni (prawdopodobnie jedyny zachowany na terenie stoczni).

Najważniejsze obiekty Stoczni Gdańskiej należące pierwotnie do Stoczni Schichaua (z podaniem pierwotnych funkcji) rozebrane lub zniszczone

1. Wręgownia (przed 1937) – ? (po wojnie nadal wręgownia, 6B, spłonęła 2012)
2. Ciesielnia (tartak?) (przed 1937?) – *Schneidemühle* (?) (po wojnie ciesielnia lub tzw. ciesielnia pochylniowa, 30B, rozebrana ?).
3. Kuźnia (ok. 1890) – *Schmiede* (po wojnie pierwotnie kuźnia, potem tzw. Hala Stoczni 93B, spłonęła 1994).
4. Kompresorownia, warsztat elektryczny (przed 1912) – *Kompressorhaus, Elektriker Werkstatt* (po wojnie w części kompleksu kompresorownia, 60B, rozebrana po 2012).



II. 169. Bunkier jednoosobowy (Einmannbunker) - jeden z przykładów zachowanych jeszcze *in situ*, ilustracja wykonana do karty ewidencyjnej w ramach dokumentacji zleconej przez ECS, fot. Arkadiusz Woźniakowski, 2014, zbiory BAM



II. 170. Betonowe latarnie zachowane wzdłuż ul. Gazowniczej - kompletne, wraz z oprawami. Ostatnie sztuki zachowane *in situ* zdemontowano w 2025 r., ich części wciąż znajdują się przy budynku 151A na granicy z terenem gazowni, ilustracja wykonana do karty ewidencyjnej w ramach dokumentacji zleconej przez ECS, fot. Arkadiusz Woźniakowski, 2014, zbiory BAM

5. Stara trasernia i hala takielunku (ok. 1890) – *Schnürboden, Taklerwerstatt* (po wojnie obiekt przecięty kładką biegnącą nad torami kolejowymi, mieścił m.in. bibliotekę, pomieszczenia klubu sportowego Stoczniowiec, tzw. śniadalnię wydziału K-3, 140B, rozebrany w 2012).

6. Budynek biurowy, siedziba zarządu i biur konstrukcyjnych (ok. 1890, przed 1945 przebudowany) – *Bureaugebäude/ Verwaltunggebäude* (po wojnie siedziba Biura Projektowo – Konstrukcyjnego Stoczni Gdańskiej, 141 B, rozebrany w 2012).

7. Kuźnia miedzi (przed 1937) – *Kupferschmiede* (po wojnie hala tzw. rurowni 27B, przed rozbiórką nazywana halą Anny Walentynowicz, wyburzona 13.12.2014).

8. Skład płyt i skład węgla (przed 1937) – *Platten Lager i Kohlen Platz* (fragment terenów składowych, po wojnie skład stalowych kształtowników przy wręgowni).

9. Brama i portiernia (ok. 1890, przebudowywana) – *Tor / Pfortner* (po wojnie Brama nr 3 Stoczni Gdańskiej).



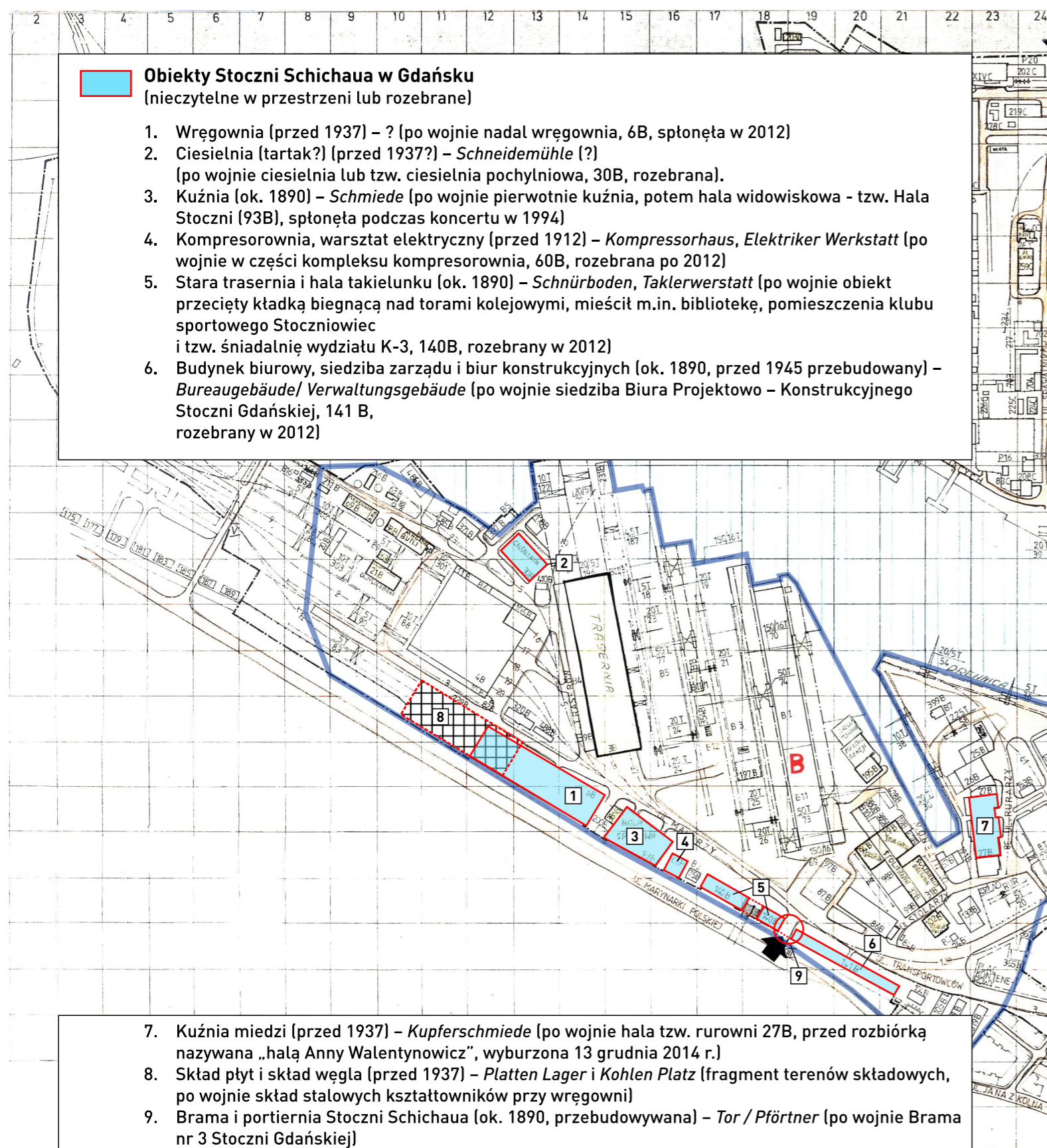
II. 171. Brama nr 3 Stoczni Gdańskiej (wcześniej wejście główne do Stoczni Schichaua) podczas strajku w Sierpniu '80, obok bramy widoczny po prawej fragment budynku Biura Projektowo Konstrukcyjnego Stoczni Gdańskiej – przed 1945 budynek był siedzibą zarządu gdańskiego zakładu Stoczni Schichaua, znajdowały się w nim także stanowiska projektantów, fot. NN, 1980, archiwum ECS



II. 172. Zespół pochylni dawnej Stoczni Schichaua, jeden żuraw estakadowych - M15 (po lewej, przy hali traserni) został zakupiony przez Miasto Gdańsk w 2013 roku, fot. NN, lata 50. XX w., zbiory NAC



II. 173. Żuraw M15 przy hali traserni (3B) - ostatni zachowany żuraw przypochylniowy dawnej Stoczni Schichaua, pozostałe zostały zastąpione przez dźwigi Kone w latach 70. XX w. fot. J. Zulewski, 2010, zbiory BAM



II. 174. Lokalizacja niezachowanych obiektów Stoczni Schichaua (w granicach późniejszego obszaru B Stoczni Gdańskiej), sporządzono na podstawie planu zam w il. 98, oprac. W. Chmielewski, zbiory BAM



II. 175. Żuraw przy ul. Narzędziowców, na terenie dawnego składu rur zakupiony przez Miasto Gdańsk w 2013 roku, fot. G. Mehring, źródło: gdansk.pl

Rekomendacje

Zespół zabytków przemysłowych dawnej Stoczni Schichaua pozostaje obecnie niestety bardzo zdekompletowany. W trakcie licznych rozbiórek mających miejsce po roku 2008 zniknęła niemal połowa obiektów, obejmująca min. praktycznie całą zabudowę przemysłową tej stoczni zlokalizowaną wzdłuż ul. Jana z Kolna (dawna *Schichaugasse*), w tym liczne najstarsze hale i fragmenty stoczniowych murów ogrodzeniowych. Rozebrano także elementy przemysłowych torowisk i ciągów komunikacyjnych (przy zachowaniu linii głównej – ul. Malarzy), a wcześniej także charakterystyczne kolejowe obrotnice, umożliwiające transport materiałów oraz zmianę kierunku jazdy lokomotyw, co warunkowało w znacznej mierze przepływ materiałów i realizowane w zakładzie procesy technologiczne, a zatem funkcjonowanie stoczni (warto nadmienić, że nieistniejące już stoczniowe zbudowania i mury przy ul. Jana z Kolna zostały w swoisty sposób zadokumentowane przez reżysera Andrzeja Wajdę w jego filmie pt. „Człowiek z Żelaza”, do czego nawiązano w opisie Stoczni Gdańskiej).

Dziś na **zespół przemysłowy dawnej Stoczni Schichaua** składa się kilka mniejszych, ściśle powiązanych ze sobą grup obiektów przemysłowych, wciąż mimo ubytków zabytkowej tkanki podkreślających zwartość dawnego industrialnego założenia. Wartym starań jest należyta ekspozycja poszczególnych obiektów, elementów i całości założenia, znalezienie dla nich nowych funkcji wykorzystujących i podkreślających dawny przemysłowy charakter zabytków. Warto podkreślić, że kilka ze stoczniowych obiektów zyskało lub zyskuje nową użyteczność. Prace rewitalizacyjne i adaptacyjne przy tych zabytkach prowadzone są pod nadzorem Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, ale także wielu właścicieli i inwestorów podchodzi z dużą wrażliwością do kwestii dziedzictwa, starając się wykorzystać nawet najbardziej niepozorne zachowane historyczne elementy i detale swoich budynków. Najstarszymi obiektami Stoczni Schichaua pozostają budowle zlokalizowane przy stoczniowych ulicach Malarzy, Stolarzy i Niterów – obiekty o numerach 29B, 31B, 32B i 94–98–99B, 86B, 87B oraz niepozorny budynek 84B,



II. 176. Fragment elewacji budynku magazynowego 90B oraz torowisko umożliwiające wjazd wagonów towarowych do wnętrza gmachu w celu ich rozładunku, fot. A. Trzeciak, 2021, zbiory autora, fot. A. Trzeciak, 2021, zbiory autora

dawny magazyn karbidu. Uzupełnione przez nowsze jak się wydaje (niezbędne są badania architektoniczne) obiekty 380B, 385B oraz stację transformatorową B10. Gmachy te **prezentują różnorodność stylów architektury przemysłowej przełomu XIX i XX w.**

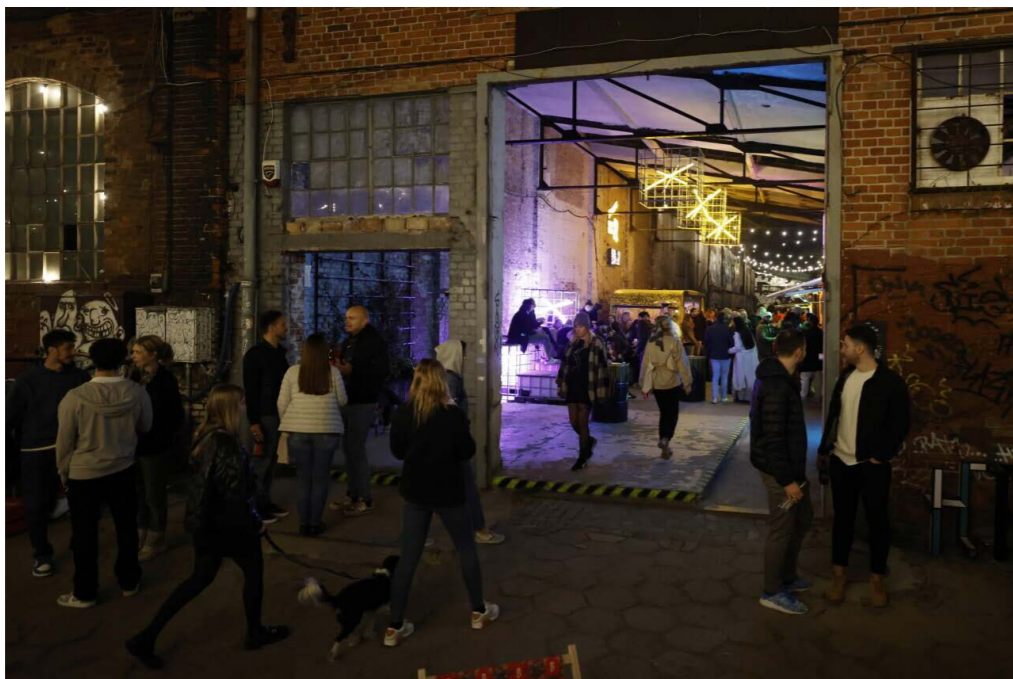
Przestrzenna orientacja gmachów warunkowana była w znacznej mierze lokalizacją i geometrią stoczniowych pochylni i Basenu Wyposażeniowego, z którymi budynki te były połączone funkcjonalnie, oraz przebiegiem linii komunikacyjnych oraz realizowanymi procesami technologicznymi. Część z tych obiektów nadal służy celom produkcyjnym (87B), pozostałe w większości są w trakcie modernizacji i zmian funkcjonalności. Elementem opisywanego fragmentu Stoczni Schichaua jest obok budynków także niewielka przestrzeń zewnętrzna – dawny plac odkładczy między halami 86-87B a 94-98-99B.

To jedyna na terenie dawnej Stoczni Schichaua (i jedna z dwóch na terenie całej Stoczni Gdańskiej) **najstarsza przestrzeń zewnętrzna zachowująca atmosferę i wygląd z przełomu XIX i XX w.**, ze wszech miar warta zachowania i właściwej ekspozycji (druga, starsza przestrzeń o podobnym charakterze zachowana jest na terenie byłej Stoczni Cesarskiej i została omówiona wcześniej). Omawiany zespół budynków został częściowo przekształcony poprzez usunięcie zadaszenia hali nr 32B. Pomimo tego ubytku walorem tej przestrzeni jest widok na zachowane stoczniowe żurawie przypochylniowe Stoczni Gdańskiej z lat 70. XX w. W przestrzeni tej widoczne są **stare napisy w języku niemieckim**, które warto poddać badaniom i uczytelnić.

Cennym zabytkiem wartym wyeksponowania wraz z zachowaną infrastrukturą (w dużej mierze późniejszą) jest Basen Wyposażeniowy Stoczni Schichaua i Stoczni Gdańskiej – element pierwotnego założenia zakładu. Obecnie nadal wykorzystywany jest do prac o charakterze

II. 177. Niewielki budynek 84B - dawny magazyn karbidu funkcjonował w ostatnich latach jako kameralna galeria sztuki na dziedzińcu kompleksu gastronomiczno-rozrywkowego 100cznia, fot. A. Nagórska, zbiory Galerii 84B

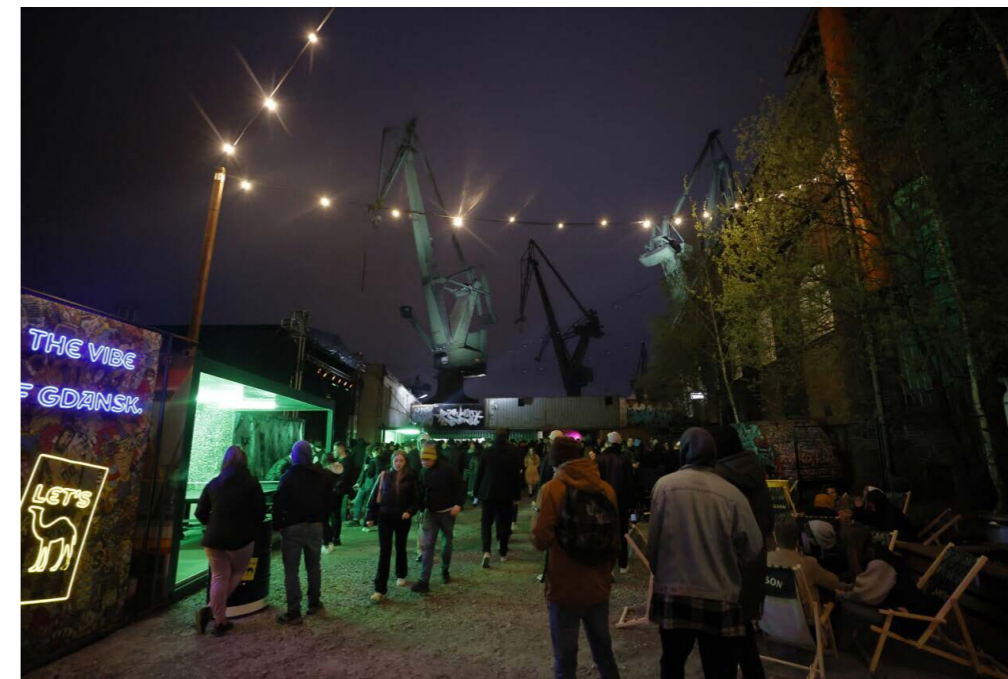




II. 178. Relikt hali 32B (takielarni, kuźni, po 1945 stolarni) - obecnie przejście między halami 99B i 31B (100cznia Inside i Grid Art Hub - d. stolarnie i suszarnie drewna) w kompleksie 100cznia, fot. G. Mehring, źródło: gdansk.pl

przemysłowym. Obiekt ten i otaczająca go sąsiedztwo to nadwodna przestrzeń dziedzictwa przemysłowego o dużym potencjale poznawczym, estetycznym i rekreacyjnym. Z pewnością zachować należy znajdujące się przy Basenie starsze i nowsze elementy – pokrycia nawierzchni, polery, rozdzielnice elektryczne itp.). Interesująca oraz istotna kompozycyjnie jest **przestrzeń dawnego placu składowego** Stoczni Schichaua (po wojnie skład rur). To teren, na którym znajduje się najstarszy zachowany **żuraw stoczniowy**, pamiętający czasy międzywojennej stoczni. Obiekt ten silnie oddziaływa estetycznie i współtworzy unikatowy charakter miejsca. Był on już wykorzystywany i eksponowany w celu podkreślenia jego walorów – m.in. poprzez iluminacje kolorowymi światłami. Sam plac składowy jako przestrzeń powiązana dawniej funkcjonalnie z zespołem sąsiednich hal wart jest zaznaczenia w przestrzeni, stanowi bowiem łącznik pomiędzy starszymi i nowszymi fragmentami zabudowy dawnego założenia Stoczni Schichaua. Dawny plac składowy już dziś spełniać zaczyna nową rolę – przestrzeni społecznej i rekreacyjnej.

Rolę kolejnego łącznika całego założenia Stoczni Schichaua spełnia także, o czym wspomiano wcześniej, hala dawnego magazynu i ślusarni elbląskiej (hala 25B z przybudówką 24B). Z tego punktu widzenia warta jest ona utrzymania w przestrzeni. Zdaniem autora usytuowanie zarówno tej istniejącej hali, jak i innych nieistniejących już w tym obszarze budynków dawniej stoczni powinno zostać uwzględnione podczas zagospodarowania przestrzennego i przyszłej zabudowy tego fragmentu stoczni. Pamiętać należy, że **nieregularne usytuowanie hal** zlokalizowanych w tym rejonie miało sens użytkowy i podyktowane było uwarunkowaniami produkcyjnymi. Ponadto uzależnione było od geometrii nabrzeży oraz kształtu i orientacji Basenu Wyposażeniowego, jak również od ówczesnego przebiegu granic Stoczni Schichaua (lata 30. XX w.) oraz lokalizacji tych zabudowań w sąsiedztwie nieistniejącego obecnie, monumentalnego żurawia młotowego (*Hammerkran*) mającego przenosić sprzęt i wyposażenie mechaniczne na jednostki budowane w stoczni. Ustawienie tej ostatniej hali, jak również nieistniejących już gmachów tego zespołu, jest elementem pamięci miejsca.



II. 179. Dawny "plac odkładczy" w linii zabudowań na zapleczu dawnych kuźni i stolarni (94B, 98B, 99B - widoczne po prawej) - obecnie teren rekreacyjny w kompleksie 100cznia, fot. G. Mehring, źródło: gdansk.pl

Warte wyeksponowania w tym rejonie Stoczni Schichaua są także **ciągi stoczniowych ulic**, w tym zatartej, powojennej ul. Ślusarzy (biegnącej wzdłuż nabrzeża Basenu Wyposażeniowego) oraz ul. Rurarzy. Ta ostatnia ulica szczególnie warta jest lepszej ekspozycji w przyszłości. Przed 1945 r. stanowiła ona przedłużenie dawnej miejskiej ulicy *Am Holzraum* (Przy Składzie Drewna), ta zaś poprowadzona została po linii fosy jednego z nowożytnych fortów znajdujących się w tym rejonie – Bastionu Holzraum. Stanowiła także do lat 30. granicę Stoczni Schichaua. Jest ona nie tylko elementem dziewiętnastowiecznego założenia przemysłowego, ale także **jedynym, czytelnym w przestrzeni nawiązaniem do historycznych fortyfikacji tej części Gdańska**.

Zespołem zachowanych obiektów należących dawniej do Stoczni Schichaua, które w dużej mierze zyskały już nową funkcję, a także markę nowoczesnej miejskiej przestrzeni rekreacyjnej i klubowej jest ul. Elektryków i jej zabudowa. To spójny zespół obiektów z początków lat 40. XX w. – jedyny w stoczni o takim stopniu kompletności. Obejmuje nie tylko przemysłowe budynki (z ciekawymi detalami utrzymanymi w stylistyce Art déco) ale także nabrzeża, w pełni zachowaną ulicę z jej pokryciem w postaci betonowych płyt, torowiska i inne detale. Pod budynkami znajdują się liczne schrony z czasów II wojny światowej, na murach zaś widoczne są do dziś oznakowania LSR. Warto zadbać by także w przyszłości przestrzeń i budynki przy ul. Elektryków zachowały swój wygląd i detale pamiętające czasy II Wojny Światowej. Na swoje funkcjonalne, a może także edukacyjne wykorzystanie czekają także schrony znajdujące się pod budynkami. Wojenną historię stoczni podkreśla niewielki schron znajdujący u wejścia na ul. Elektryków. Chociaż jest to obiekt translokowany, wpisał się już w przestrzeń tej przemysłowej ulicy – jako jedynej w pełni oddającej charakter zakładu stoczniowego czasu II wojny światowej.

Z wojenną historią Stoczni Schichaua związana jest także **monumentalna hala kadłubowni i traserni** (po wojnie 3B). Gmach ten wraz z zespołem pochylni (na terenie których zachowały się liczne ślady także wojennych przebudów i modernizacji), ich tzw. „przedpolami”, placem składowym od strony nabrzeża, torowiskami oraz fragmentem estakady z jedynym zachowanym



II. 180. Niemiecki okręt torpedowy Kaiserliche Marine podczas manewru na otwartym morzu. Torpedowce stanowiły jedną ze specjalizacji zakładów Ferdynanda Schichaua. Były też budowane i remontowane w Stoczni Cesarskiej. Z prawej widoczna bandera cesarskiej marynarki wojennej – Reichskriegsflagge, fot. NN, ok. 1917, zbiory autora

żurawiem estakadowym, stanowi spójny zespół przemysłowy z lat 40. XX., a więc z okresu kiedy w Stoczni Schichaua powstawały niemieckie okręty podwodne. Wymienione elementy stanowią niemal kompletny zestaw zabytków przemysłowych, w których realizowana była produkcja kadłubowa stoczni. Pracom wyposażeniowym, remontowym i monterskim służyła duża część omówionych wyżej obiektów. Jest więc dawna Stocznia Schichaua zdekompletowanym co prawda



II. 181. Widok na Stocznę Schichaua, jej monumentalny dźwig młotowy (Hammerkran) i jednostki cumujące przy stoczniowych nabrzeżach. W głębi tereny międzywojennej Stoczni Gdańskiej (Danziger Werft), fot. NN, ok. 1929, zbiory Autora

zespołem przemysłowym, ale wciąż stanowi dość spójną przestrzeń przemysłową, w której nadal odczytać można warunkujące działalność stoczni procesy produkcyjne służące budowie statków i okrętów wielu typów, w tym jednostek podwodnych produkowanych na potrzeby nazistowskiej Kriegsmarine. W opinii autora to cenny walor nie tylko dziedzictwa industrialnego Stoczni Gdańskiej, ale także jeden z ważnych symboli trudnej historii Gdańska, wart zachowania, prezentacji i interpretacji w jak najszerszym zakresie.

Jeżeli chodzi o ważne detale czy elementy stoczniowej infrastruktury sprzed 1945 r., to z pewnością warto zadbać o zachowanie oryginalnych torowisk, brukowań (np. przy hali 3B) czy ostatniego fragmentu pochodzącej sprzed 1945 r. estakady przypoehylniowej (i tak już skróconej) z zachowanym żurawiem estakadowym. Z uwagi na fakt, iż duże fragmenty estakad zostały usunięte jeszcze podczas modernizacji pochylni Stoczni Gdańskiej w latach 70. XX w., tym bardziej należałoby zachować ich istniejący fragment z posadowionym na nim dźwigiem *in situ*, lub w przypadku relokacji zaznaczyć w przestrzeni jego pierwotną lokalizację.

Dla uczytelnienia zakresu przestrzennego dawnej stoczni, warto pokusić się o odtworzenie bramy głównej (późniejszej Bramy nr 3 Stoczni Gdańskiej), jednak nie z czasów działania niemieckiego zakładu, a w kształcie z lat 70. i 80. XX w., w jakim zachowała się ona w pamięci wielu uczestników wydarzeń historycznego Sierpnia'80 i tak jak została zadokumentowana w produkcjach filmowych – m.in. w filmie *Człowiek z Marmuru* z 1976 r., w reżyserii Andrzeja Wajdy.

II. 184. Na następnej stronie: Brama nr 3 Stoczni Gdańskiej (do 1945 r. brama Stoczni Schichaua) - dekoracja wykonana *in situ* na potrzeby filmu Andrzeja Wajdy "Wąłesa. Człowiek z nadziei" (2013). Dekoracje nawiązują do kadrów z filmu "Człowiek z marmuru" (1976) tego samego reżysera, fot. Yanek (CC BY-SA 3.0), źródło: Fotopolska



II. 182. Fragment wystawy "Outsiders" w galerii Layup (dawna Kuźnia Stoczni Schichaua) na terenie kompleksu 100cznia, fot. W. Chmielewski, 2024

II. 183. Pozbawiona zadaszenia część dawnej takielarni/stolarni (32B), fot. Rafał Mroziński, źródło: 100cznia



STOCZNIA GDANSKA IM LENINA

MY MORSKA POTĘGĘ LUDOSŁOJICZYNI



IV

STOCZNIA GDAŃSKA

[1920 – 1939]

DANZIGER WERFT (nazwa skrócona)

pełna nazwa niemiecka: DANZIGER WERFT UND EISENWERKSTATTEN AKTIENGESELLSCHAFT
(STOCZNIA GDAŃSKA I WARSZTATY MECHANICZNE (ŻELAZNE) SPÓŁKA AKCYJNA)

DANZIGER WERFT UND EISENBAHNWERKSTATTEN A.-G .
(STOCZNIA GDAŃSKA I WARSZTATY KOLEJOWE SPÓŁKA AKCYJNA)

Oficjalna nazwa spółki w języku angielskim:
THE INTERNATIONAL SHIPBUILDING AND ENGINEERING COMPANY LIMITED
(MIĘDZYNARODOWE TOWARZYSTWO BUDOWY STATKÓW I MASZYN SPÓŁKA AKCYJNA)

potocznie, ze względu na częściową przynależność zakładu do Polski określana w Gdańsku jako
POLNISCHE WERFT
(POLSKA STOCZNIA)¹⁵⁷

Lokalizacja zespołu przemysłowego

Międzywojenne przedsiębiorstwo o nazwie Stocznia Gdańska (Danziger Werft) powstało na bazie dawnej niemieckiej rządowej Stoczni Cesarskiej i obejmowało cały jej obszar (od ok. 1916 r. o nieco zmienionych granicach) rozciągający się od obecnego Półwyspu Drewnica na wschodzie, po obszar zwany Mleczny Piotr oraz granice Gazowni Miejskiej na zachodzie. W tym rejonie granica stoczni biegła w okolicy ul. Stoczniowej (Werftgasse). Na południu sięgała ona do miejskiej ulicy o nazwie Jacobswall (Wał <Bastion św.> Jakuba – dziś ul. Gazownicza i Podstoczna. Precyzyjne określenie granic przedsiębiorstwa z lat 1920–1922 i późniejszych zmian wymaga dokładniejszych badań źródłowych). Nowe przedsiębiorstwo zostało połączone z zakładami kolejowymi na Troylu (Przeróbka). Ten ostatni obszar nie wchodzi w zakres niniejszego opracowania.



II. 186. Widok na Stocznnię Gdańską - jedna z fot. lotniczych wykonanych dla Aerokartographisches Institut w roku 1929 ze zbiorów Instytutu Herdera w Marburgu, widoczne stare zabudowania Stoczni Cesarskiej i struktury z okresu międzywojennego, jak zachowana do dziś hala kotlarni

157. APG 259/372.

II. 185. Przemysłowe podwórko między d. warsztatem budowy maszyn a kuźnią kotłów - jedno z najstarszych hal Stoczni Cesarskiej - zachował się tu unikalny krajobraz zakładu z przełomu XIX/XX w., który przetrwał w formie niezmienionej międzywojenne i powojenne modernizacje, fot. W. Chmielewski, 2026, zbiory BAM

Pierwotny status prawny i funkcjonalny zakładu

Nowa stocznia powołana została do życia formalnie w 1922 r. decyzją Rady Ambasadorów i stanowiła współwłasność Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska. Wcześniej, nim zapadły decyzje międzynarodowe dotyczące poniemieckiego mienia rządowego w Gdańsku, przedsiębiorstwo zarządzane było przez miasto. Przekazanie stoczni i zakładów na Troylu obu współwłaścicielom uzależnione zostało od powołania spółki międzynarodowej do prowadzenia przedsiębiorstwa i wydzierżawieniu jej zakładów. Spółka posiadała kapitał założycielski angielski i francuski (po 30 procent) oraz gdański i polski (po 20 procent)¹⁵⁸.

Charakter zespołu i jego znaczenie

Historyczny zespół przemysłowy – przedsiębiorstwo stoczniowej produkcji cywilnej oraz zakład wytwórczy (m.in. metalurgiczny, maszynowy, elektryczny) z okresu międzywojennego.

Zakład w okresie oczekiwania na decyzje międzynarodowe dotyczące jego przyszłości (1920) podejmował także zlecenia produkcji wojennych jednostek rzecznych dla polskiej Marynarki Wojennej. Później wskutek demilitaryzacji Wolnego Miasta Gdańska produkowano w nim wyłącznie cywilne jednostki pływające oraz różnorodne urządzenia i inne wyroby.

Bazowe wartości kulturowe, historyczne i symboliczne wpisane w warstwę znaczeniową zespołu przemysłowego

1. Największy zakład stoczniowy w którym Rzeczpospolita Polska (II RP) była zaangażowana własnościowo i do czasu budowy stoczni w Gdyni największa dostępna dla Polski stocznia pełnomorska.
2. Nazwa zakładu w polskiej wersji językowej – **STOCZNIA GDAŃSKA** – to pierwsze użycie tego określenia jako nazwy własnej podmiotu produkcyjnego i znaku handlowego. Określenie to powróci do użytku w 1947 r., a dzięki wydarzeniom Grudnia’70 i Sierpnia’80 oraz polskiemu ruchowi Solidarność stanie się powszechnie rozpoznawalnym symbolem. Określenie to pojawiać się zaczęło w roku 1920, zaś nazwą własną przedsiębiorstwa stało się w 1922 r. Po raz kolejny powróciło do użytku w 2021 r.
3. Miejsce powstania pierwszych od XVII w. jednostek wojennych zbudowanych w Gdańsku na potrzeby Rzeczypospolitej i jednocześnie jednych z pierwszych (pierwszych?) okrętów wyprodukowanych na zlecenie Marynarki Wojennej odrodzonej Polski w oparciu o częściowo rodzimą myśl techniczną i polski nadzór wykonawczy (1920).
4. Stocznia Gdańska jako polska współwłasność była miejscem związanym z działalnością Polonii gdańskiej oraz upowszechniania polskiej kultury. Duża, nieistniejąca już stoczniowa stołówka była wykorzystywana przez społeczność polską na spotkania, wiece czy uroczystości. Dla lokalnej polskiej publiczności występowały tu często grupy teatralne, zespoły artystyczne czy soliści z Polski.
5. Przestrzeń pamięci o Polakach, w tym Kaszubach w Wolnym Mieście Gdańsku – polskich stoczniovcach – pracownikach międzywojennej Stoczni Gdańskiej i ofiarach

158. Cz. Wojewódka, *op. cit.*, s. 301



II. 187. Reklama międzywojennej Stoczni Gdańskiej. Uwagę zwracają nazwy zakładu zaprezentowane w trzech językach – polskim, angielskim i niemieckim. Ukazano najważniejsze wyroby zakładu – statek, kocioł parowy, silniki, W widoku zakładu, na pierwszym planie monumentalna Pfandgrabenhalle (wyburzona w 2012 - ilustracja 50) i basen wyposażeniowy - odcinek dawnego kanału Pfandgraben (Rów Zastawny) ok. 1925, zbiory autora

6. Przykład zaadaptowanego i rozbudowanego przedsiębiorstwa produkcji okrętowej, a także m.in. maszynowej i metalurgicznej z okresu międzywojennego.
7. Zaplecze naprawcze i postojowe dla jednostek polskiej Marynarki Wojennej w okresie międzywojennym.
8. Miejsce powstania wielu jednostek pływających (w tym na zlecenia polskie) oraz urządzeń technicznych, w tym klasy europejskiej oraz popularnych wyrobów – np. licznych dzwonów, w tym wielu zachowanych do dziś.
9. Miejsce protestów robotniczych – podejmowanych w obronie praw pracowniczych w okresie międzywojennym, ale także min. antypolskich wystąpień, będących wyrazem sprzeciwu wobec planów włączenia Gdańska do Polski (1919–1920), czy robotniczych protestów komunistycznych, wspierających ofensywę Armii Czerwonej podczas wojny polsko-bolszewickiej (1920), jak również protestów antyhitlerowskich podejmowanych m.in. przez socjaldemokratów, związki zawodowe i inne ugrupowania, w tym polskie (pocz. lat 30 XX w.).

159. Uczelnia w ciągu lat zmieniała nazwy. W latach 1904–1918: Königliche Technische Hochschule zu Danzig 1918–1921: Technische Hochschule zu Danzig, 1921–1939 Technische Hochschule der Freien Stadt Danzig, 1939–1945: Technische Hochschule Danzig. Reichshochschule – za Encyklopedią Gdańską, hasło: TECHNISCHE HOCHSCHULE DANZIG (dostęp: 15.06.2025)



II. 188. Reklama – informacja nt. dzwonów odlanych w Stoczni Gdańskiej dla kościoła Opatrzności Bożej w Warszawie, rys. NN, lata 20. XX w., Polona / domena publiczna

mający ograniczony wpływ na zarządzanie zakładem. Jego zadania miały charakter głównie handlowy – pozyskiwanie dla Stoczni Gdańskiej polskich zleceń. Polscy pracownicy, pomimo dużego formalnego udziału własnościowego Rzeczypospolitej, gwarancji zatrudnienia w zakładzie 50 procent Polaków oraz zawarowania zleceń dla stoczni przez Polskę, byli traktowani w sposób nierównoprawny, tak pod względem warunków zatrudnienia jak i płac.¹⁶⁰ Stocznia budowała w okresie międzywojennym cywilne jednostki pływające, rybackie, techniczne, pomocnicze, portowe i in. ale także, ze względu na niewystarczające zlecenia w zakresie produkcji okrętowej wytwarzała duży asortyment urządzeń mechanicznych – elektrycznych, spalinowych czy gazowych, elementów konstrukcyjnych, rurociągów i in.

Powstały w niej między innymi statki wycieczkowe i pasażerskie dla Polski o nazwach Gdańsk, Gdynia i Bałtyk. Powstawały tutaj również jednostki dla armatorów z różnych stron świata. Rzeczypospolita starała się zwiększyć swój udział własnościowy w przedsiębiorstwie, ale w 1937 r. Wielka Brytania w tajemnicy sprzedała swoje udziały niemieckiemu koncernowi Otto Wolff Vereinigte Stahlwerke¹⁶¹.

Stocznia, będąc współwłasnością Rzeczypospolitej, była także ważnym miejscem spotkań Polonii Gdańskiej. Środowiska gdańskich Polaków, w związku z faktem, iż odmawiano im często bardziej prestiżowych miejsc spotkań w Gdańsku, spotykały się w nieistniejącej już stołówce stoczniowej. Było to także miejsce organizacji przez różne środowiska gdańskie zebrań politycznych, najczęściej robotniczych. Stocznia była bowiem nie tylko miejscem wieców w gorących latach 1919–1920 (stołówka), ale także miejscem licznych strajków robotniczych, mających miejsce m.in.

160. APG 251/372, s. 34–277.

161. Cz. Wojewódka, *op. cit.*, s. 307

Opis

Rzeczypospolita Polska starała się o przyznanie dawnej Stoczni Cesarskiej – dużego zakładu produkcji okrętowej w Gdańsku – już od zakończenia I wojny światowej. Przedłużające się dyskusje dotyczące poniemieckiego mienia rządowego w Gdańsku spowodowały, że nowy status przedsiębiorstwa został określony dopiero w 1922 r. Jak wspomniano, ostatecznie stocznia stała się współwłasnością Polski i Wolnego Miasta Gdańska. Jednakże już wcześniej zakład ten wykorzystywany był do produkcji na potrzeby Rzeczypospolitej. Powstawały tu wagony kolejowe, a później także wojenne jednostki pływające – tak zwane monitory rzeczne dla Flotyli Pińskiej (1920).

W ciągu swojej historii międzywojenna Stocznia Gdańska była miejscem tarć narodowościowych. Większość dykcji, kadry technicznej i pracowników stanowili niemieccy obywatele Gdańska oraz przybyli z Niemiec obywatele Rzeszy. Rzeczypospolitą Polską reprezentował zaledwie jeden wicedyrektor,



II. 189. Niezachowana, oryginalna zakładowa studzienka kanalizacyjna z napisem "Danziger Werft", znajdująca się pierwotnie w sąsiedztwie budynku z historyczną Salą BHP, fot. A. Trzeciak, 2011, zbiory autora

w latach, 1920, 1922, 1923, 1925, 1933 r. W tym sensie była to także przestrzeń kształtująca oblicze międzywojennego Gdańska i jego relacje społeczne. W latach 30. XX w. nasilały się w stoczni szykany wobec Polaków i Żydów oraz członków niezależnego ruchu związkowego.



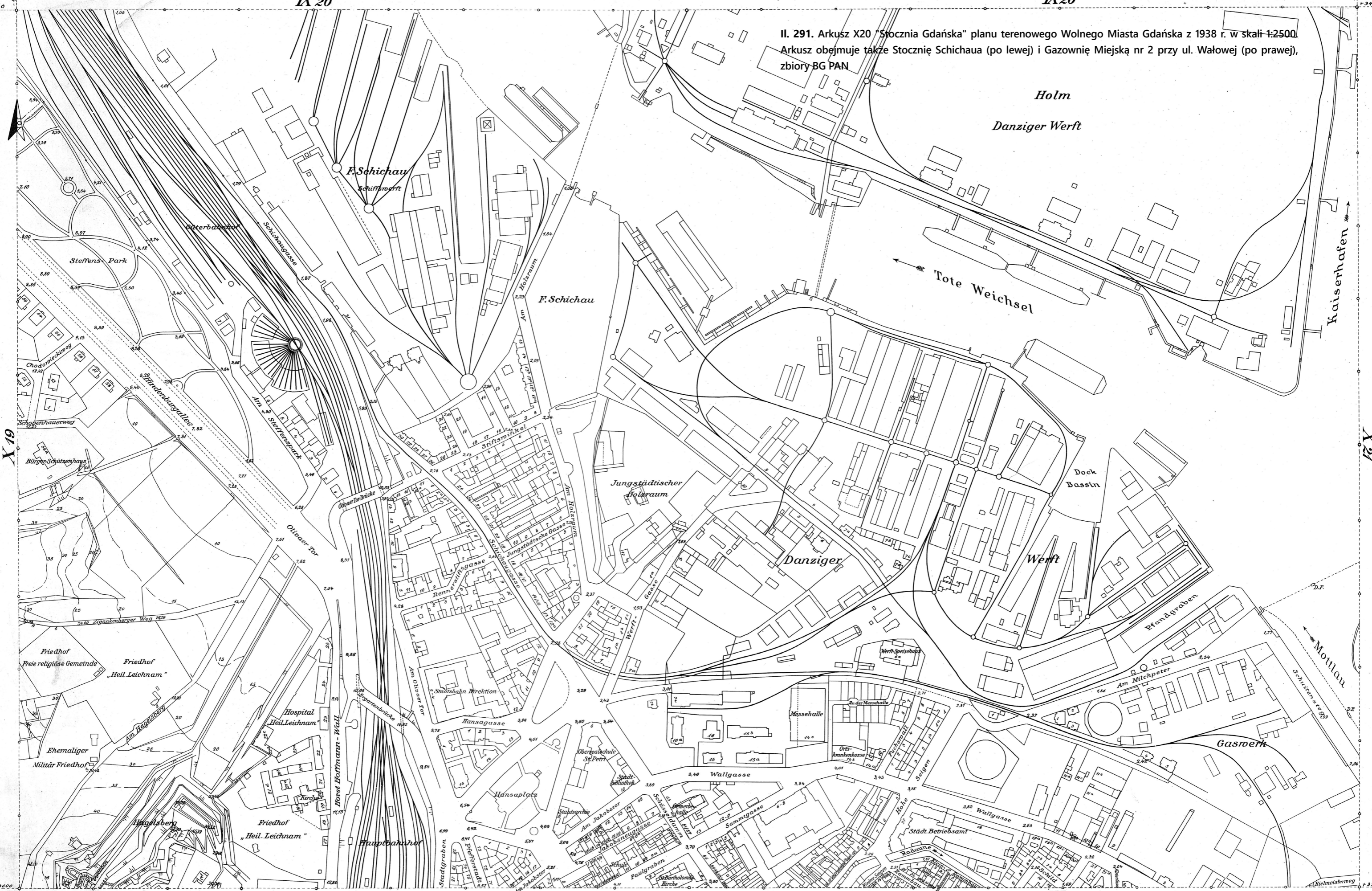
II. 190. Zbudowany w międzywojennej Stoczni Gdańskiej statek pasażerski s/s Gdańsk, przy nabrzeżu macierzystej stoczni, fot. NN, lata 20. XX w. zbiory Muzeum Miasta Gdyni (MMG)

X20 Danziger Werft.

IX 20

IX 20

II. 291. Arkusz X20 "Stocznia Gdańska" planu terenowego Wolnego Miasta Gdańska z 1938 r. w skali 1:2500. Arkusz obejmuje także Stocznię Schichaua (po lewej) i Gazownię Miejską nr 2 przy ul. Wałowej (po prawej), zbiory BG PAN



Freie Stadt Danzig
Geländeplan.

XI 20

1:2500.



XI 20

Angefertigt 1938
Städtisches Vermessungsamt.

B 5

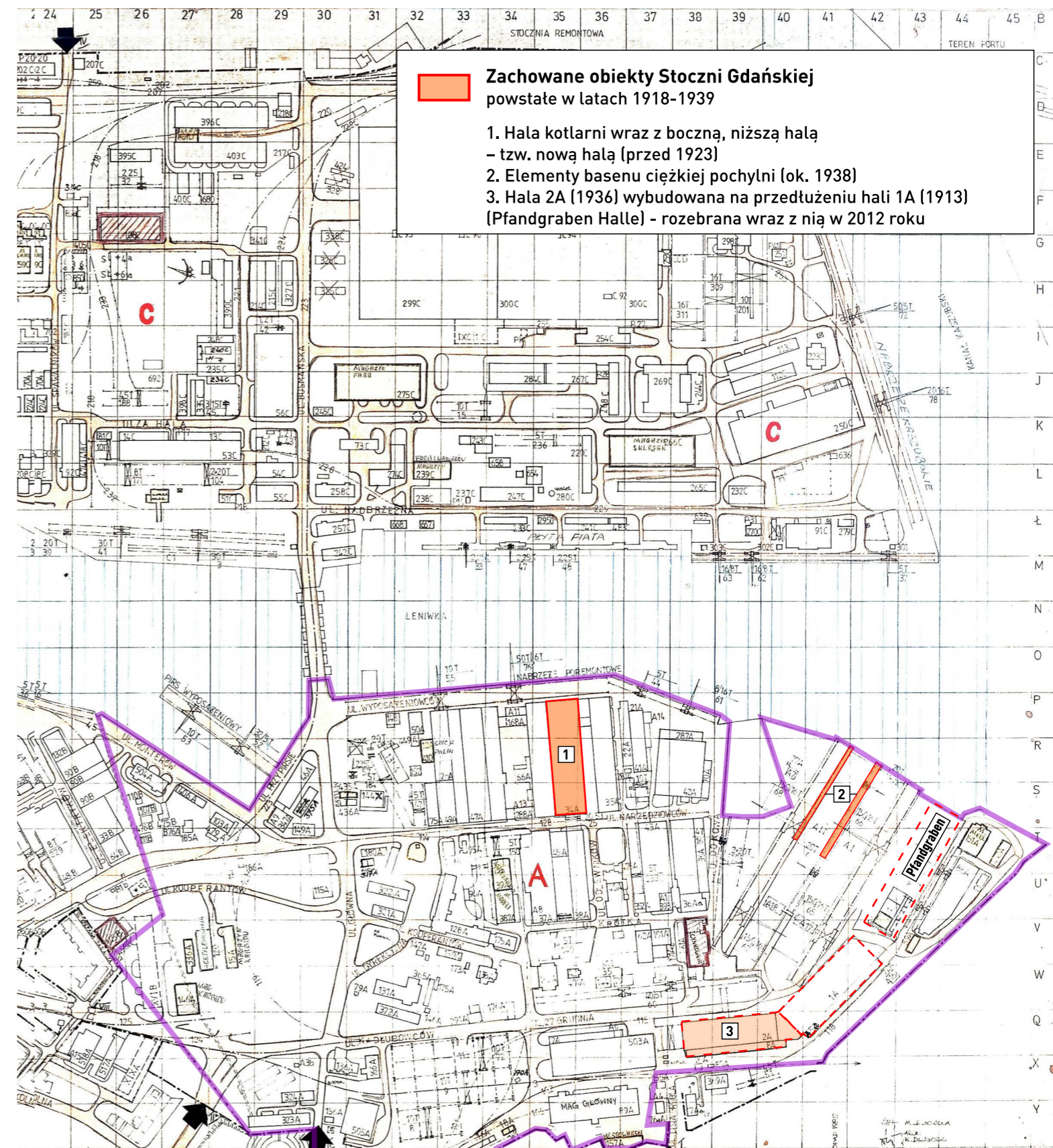
Zachowane obiekty powojennej Stoczni Gdańskiej – należące pierwotnie do międzywojennej Stoczni Gdańskiej – Danziger Werft (z podaniem pierwotnych funkcji)

Nowe przedsiębiorstwo Stocznia Gdańska, które powstało na bazie rządowej niemieckiej Stoczni Cesarskiej przejęło i wykorzystywało w pełnym zakresie zabudowania i infrastrukturę przemysłową dawnego zakładu (wykaz obiektów w części II). Ze względu na trudną sytuację ekonomiczną międzywojennej Stoczni Gdańskiej nowe inwestycje nie były podejmowane w zbyt dużym zakresie. W tym czasie nie powstało także wiele nowych, zachowanych do dziś obiektów. Ograniczono się raczej do modernizacji starych budowli (precyzyjne rozpoznanie tego zagadnienia wymaga dalszych badań).

Wydaje się, że obiektem, który mógł powstać w okresie funkcjonowania międzywojennej Stoczni Gdańskiej lub w czasie bezpośrednio poprzedzającym jej powołanie do życia (przed 1923 r.) jest dobudowana do starej hali kotłarni (*Kesselschmiede*, patrz: II Stocznia Cesarska w Gdańsku / I Budynki, poz. 8) nowa hala kotłarnia oraz jej przybudówka – hala boczna, obiekty te stanowią część powojennej hali 34B. Budynek powstał na miejscu odlewni brązu i zadaszzonego składu kabli Stoczni Cesarskiej (*Bronzegiesserei, Kabelschuppen*). W okresie międzywojennym powstać mógł także południowy maszynowni hali obróbki blach (*Blechbearbeitungswerkstatt*, patrz: II Stocznia Cesarska w Gdańsku / I Budynki, poz. 9). Potwierdzenie datacji powstania tych obiektów wymaga pogłębionych badań architektonicznych i źródłowych. W 1938 r. ukończono budowę nowej ciężkiej pochylni wzdłużnej o długości 150 m. Miała ona podnieść możliwości wytwórcze zakładu, dysponującego do tej pory jedynie starymi pochylniami płaskimi pochodzącymi z ostatniej ćwierci XIX w.



II. 192. Holownik Albert Forster (imię nadano jednostce na cześć wysokiego funkcjonariusza partii nazistowskiej – gauleitera Okręgu Rzeszy Gdańsk-Prusy Zachodnie NSDAP, późniejszego niemieckiego zbrodniarza wojennego) budowany na pochylni Danziger Werft. W 1939 r. jednostka ta towarzyszyć będzie pancernikowi Schleswig-Holstein, wchodzącemu do gdańskiego portu, ok. 1937, fot. NN, zbiory NMM



II. 193. Lokalizacja obiektów Stoczni Gdańskiej powstałych w okresie międzywojennym (w granicach późniejszego obszaru A Stoczni Gdańskiej), sporządzono na podstawie planu zam w il. 98, oprac. W. Chmielewski, zbiory BAM



II. 194. Hala 34A - kotłarnia (1923) - jedyny zachowany obiekt kubaturowy z okresu funkcjonowania międzywojennej Stoczni Gdańskiej, fot. W. Chmielewski, 2026, zbiory BAM

Rekomendacje

Jak wspomniano, materialne obiekty powstałe w okresie 1919–1939 i zachowane na terenie Stoczni Gdańskiej są dość nieliczne. Z pewnością jednak ważny epizod międzywojennej historii stoczni, związany min. z polską współwłasnością przedsiębiorstwa oraz zagadnieniem początków historycznej nazwy zakładu, wart jest przypomnienia i popularyzacji, zarówno w wymiarze społecznym, gospodarczym i narodowościowym, jak również w kontekście rozwoju rodzimego przemysłu okrętowego. W tym sensie szczególna rola przypada wskazanym wyżej obiektom jako jedynym materialnym śladom istnienia tego zakładu. Należy jednak poddać je dokładniejszym badaniom, w celu potwierdzenia zapisanych wyżej ustaleń.

Zabytkiem związanym z pracą Polaków pozostaje szczególnie **kotłarnia**. Była ona wydziałem stoczni, charakteryzującym się trudnymi warunkami pracy, do którego często „zsyłano” polskich pracowników. Warto zwrócić szczególną uwagę na omówiony już wcześniej starszy zabytek techniki jakim jest **Basen Dokowy** (oraz pochylnie – tzw. slipy), który był nie tylko miejscem wodowania pierwszych niemieckich okrętów podwodnych, ale także statków produkowanych w okresie międzywojennym. Wiele z tych jednostek, jak wspomniane tzw. monitory rzeczne, statki pasażerskie Gdańsk i Gdynia oraz wiele jednostek technicznych czy portowych zbudowane zostały dla odbiorców z Polski. Obok wspomnianych **hal produkcyjnych**, kolejnym ciekawym obiektem dziedzictwa industrialnego (jedynym pozostałym fragmentem założenia) jest **basen pozostały po ciężkiej pochylni wzdłużnej** międzywojennej Stoczni Gdańskiej (zmodernizowanej, po wojnie pochylnia A2). Jak się wydaje natomiast ostatnim reliktem **stoczniowej stołówki** – miejsca spotkań m.in. Polonii gdańskiej – są zachowane przez właściciela terenu fragmenty ceglanych łuków – elementów konstrukcji budynku.



II. 195. Pracownicy międzywojennej Stoczni Gdańskiej przy budowie statku Marienburg. Na zdjęciu (fragment) przeciąganie jednostki z pochylni płaskiej (slipu) do doku pływającego zacumowanego w Basenie Dokowym, fot. NN, lata 30.XX w. (?), zbiory NMM



II. 196. Tabliczka informacyjna umieszczona na wyeksponowanym ceglany łuku dawnej stołówki pracowniczej stoczni. Obok informacji o tym nieistniejącym gmachu ukazuje ona także jego pierwotną lokalizację w odniesieniu do współcześnie istniejącej zabudowy, fot. A. Trzeciak, 2025, zbiory autora

V

STOCZNIA GDAŃSKA

(DANZIGER WERFT)

(1939–1945)

określenie potoczne (NIEMIECKA – NAZISTOWSKA) STOCZNIA GDAŃSKA

pełne nazwy przedsiębiorstwa: od września 1939 do sierpnia 1940:
AKTIENGESELLSCHAFT (AG - SPÓŁKA AKCYJNA) DANZIGER WERFTOd sierpnia/września 1940 zmieniona na:
DANZIGER WERFT AKTIENGESELLSCHAFT SCHIFFSWERFT UND MASCHINENBAUANSTALT
STOCZNIA GDAŃSKA SPÓŁKA AKCYJNA STOCZNIA OKRĘTOWA I ZAKŁAD BUDOWY MASZYN
Skrót niem.: DANZIGER WERFT AG**Lokalizacja zespołu przemysłowego**

Funkcjonująca w dwudziestoleciu Stocznia Gdańska, będąca współwłasnością Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska, zarządzana przez międzynarodową spółkę, została w 1939 r. przejęta przez nazistowskie Niemcy. Na bazie tego przedsiębiorstwa powstała nowa niemiecka stocznia wojenna, nawiązująca do tradycji militarnej kajzerowskiej Stoczni Cesarskiej w Gdańsku. Nowe przedsiębiorstwo objęło wszystkie obiekty przemysłowe i infrastrukturę oraz teren międzywojennej cywilnej Stoczni Gdańskiej w jej granicach opisanych w poprzednim rozdziale (dokładne określenie granic przedsiębiorstwa z lat 1939–1945 oraz ich ewentualnych korekt wymaga dokładniejszych badań źródłowych i kartograficznych). Ze Stoczną Gdańską powiązane były warsztaty remontowe działające dla Kriegsmarine na wyspie Ostrów (Holm) określane jako Stocznia Holm – Holmwerft. Obszar ten pozostaje poza zakresem niniejszego opracowania.



II. 197. Powyżej: Przemówienie Alberta Forstera – gauleitera Okręgu NSDAP Gdańsk Prusy Zachodnie – do niemieckich pracowników Danziger Werft, niedługo po przejęciu zakładu – 5.09.1939 r. Wiec odbywa się na placu przed budynkiem zarządu przedsiębiorstwa. W tle budynek dyrekcji i zabudowa produkcyjna istniejąca do dziś, fot. NN, 1939, zbiory PAN BG

II. 198. Po lewej: Okładka propagandowego albumu z tekstem dra Günthera Sawatzkiego (1906-1978) wydanego z okazji "wyzwolenia Gdańska przez Führera" w 1939. Po wojnie Sawatzki kontynuował karierę jako pisarz i reżyser w RFN.



II. 199. Wprowadzająca w błąd tablica na elewacji d. magazynu głównego Stoczni Gdańskiej (Danziger Werft), obecnie „Montownia”. Budynek ten nie pełnił w czasie II wojny światowej roli hali produkcyjnej, a jedynie magazynowe. Po wojnie nosił numer inwentarzowy 89A, fot. A Trzeciak, 2010, zbiory autora

Pierwotny status prawny i funkcjonalny zakładu

Po przyłączeniu Wolnego Miasta Gdańska do nazistowskiej III Rzeszy Stocznia Gdańska została przejęta przez niemieckie władze miejskie jako tzw. specjalny majątek państwowy (*Staatliches Sondervermögen, Sonderstaatsvermögen*). Nowa stocznia stała się spółką z udziałem m.in. niemieckiego nazistowskiego państwa i otrzymała nową nazwę – Aktiengesellschaft Danziger Werft (AG Danziger Werft). Działała wówczas pod nadzorem rządowego komisarza III Rzeszy. W dniu 30.08.1940 r. zakład został formalnie przejęty przez państwo niemieckie, pozostając nadal spółką. Modyfikacji uległa nazwa przedsiębiorstwa, która brzmiała odtąd Danziger Werft Aktiengesellschaft Schiffswerft und Maschinenbauanstalt (Danziger Werft AG).¹⁶² Nowa nazistowska Stocznia Gdańska została włączona w program dynamicznej rozbudowy niemieckiej Kriegsmarine. Jej specjalizacją stała się produkcja kolejnych typów okrętów podwodnych.¹⁶³

Charakter zespołu i jego znaczenie

Historyczny zespół przemysłowy – niemieckie przedsiębiorstwo nazistowskiej stoczniowej produkcji wojennej z okresu II wojny światowej. Stocznia produkcyjna i remontowa głównie jednostek podwodnych – U-Bootów. Miejsce zatrudnienia pracowników przymusowych różnych kategorii i wielu narodowości – w tym Polaków i Żydów.¹⁶⁴

162. J. Daniluk *Miasta Skoszarowane. Gdańsk i Sopot jako garnizon Wehrmachtu w latach 1939-1945*, Gdańsk 2019, s. 246

163. Ibidem, s. 246-8, M. Westphal, op. cit. s. 237-240

164. M. Orski, op. cit. s. 300, 314-317; M. Owiński, op. cit., 69-74, M. Westphal, op. cit., 240; A. Trzeciak, *Stocznia Gdańsk. Miejsca...*, s.203.



II. 200. Hala 35A (ok. 1942) - przykład budynku z okresu niemieckiej, nazistowskiej Stoczni Gdanskiej kontynuującego wcześniejsze racjonalne, przemysłowe rozwiązania konstrukcyjne, pozbawione typowych cech stylowych architektury III Rzeszy, fot. W. Chmielewski, 2026, zbiory BAM

Odwrotnie niż jej międzywojenna poprzedniczka, nazistowska Stocznia Gdańska w początkowym okresie swojego funkcjonowania budowała także (a w zasadzie kończyła rozpoczęte wcześniej budowy) nieliczne jednostki cywilne. Jednak już od września 1939 r. jej głównym asortymentem produkcyjnym stały się okręty podwodne różnych typów i podtypów – głównie U-Booty typu VII (min. w wersji C) i nowoczesnego typu XXI – budowanych na potrzeby Kriegsmarine.

Zachowany zespół obiektów państwowej nazistowskiej Stoczni Gdańskiej, na który składają się obiekty z końca XIX w., przełomu XIX/XX w., z okresu międzywojennego i obiekty wzniesione w trakcie II Wojny Światowej (wykazane niżej) wykazuje duży poziom spójności i kompletności. Dotyczy to głównie obiektów architektonicznych, brak bowiem ważnego elementu założenia przemysłowego jakim są kompletne pochylnie.

Bazowe walory kulturowe, historyczne i symboliczne wpisane w warstwę znaczeniową zespołu przemysłowego

1. Miejsce pamięci o ofiarach pracy przymusowej w niemieckim nazistowskim przemyśle (patrz część III – Stocznia Schichaua), w tym osób cywilnych przymusowo skierowanych do pracy, jeńców wojennych oraz więźniów obozu koncentracyjnego Stutthof. Na potrzeby nazistowskiej Danziger Werft pracowały dwa podobozy – jeden w dzielnicy Troyl (Przeróbka), drugi, żeński na wyspie Holm (Ostrów).¹⁶⁵

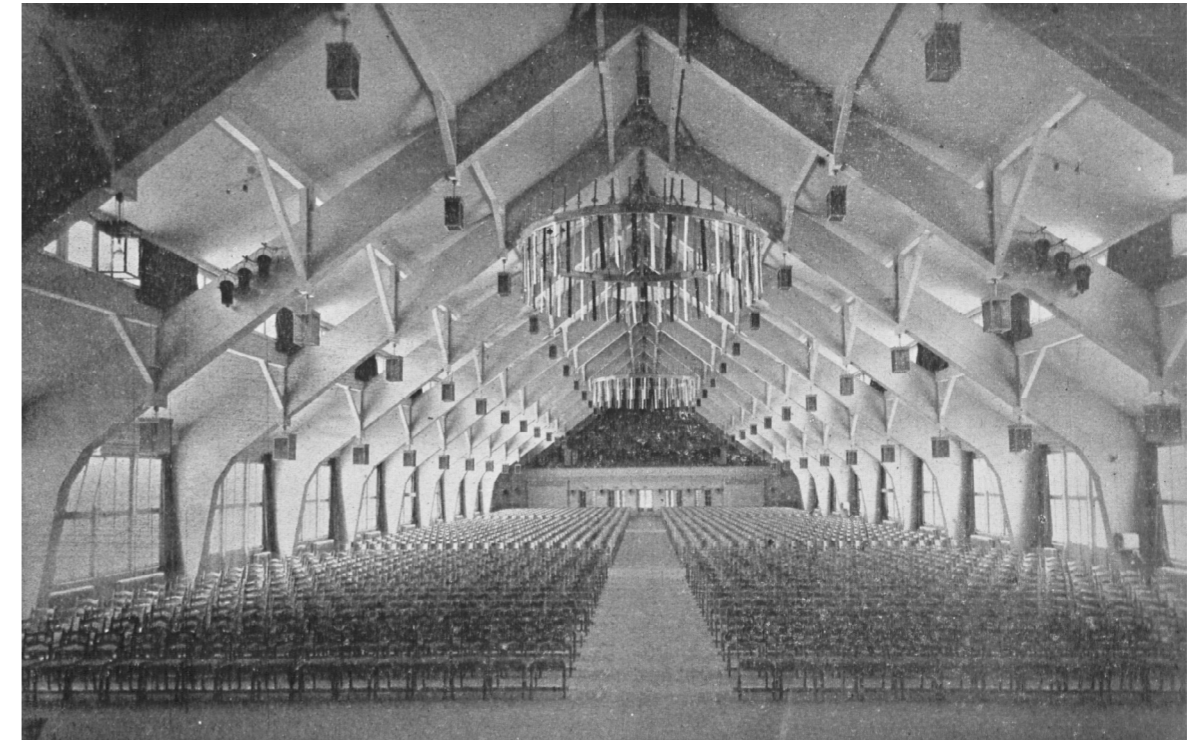
165. M. Orski, op. cit. s. 300-304; M. Owiński, op. cit., 81-85



II. 201. Wizyta Adolfa Hitlera (w środku na pierwszym planie) w stocznich gdańskich – maj 1941 r. Drugi na lewo od przywódcy III Rzeszy to gauleiter Albert Forster, niemiecki zbrodniarz wojenny, fot. NN, 1941, zbiory PAN BG

2. Przykład produkcyjnej pełnomorskiej niemieckiej stoczni wojennej z okresu II wojny światowej specjalizującej się w budowie U-Bootów typu VII.
3. Przykład pełnomorskiej niemieckiej nazistowskiej stoczni wojennej z okresu II wojny – tzw. stoczni wyposażeniowej (budowa i wyposażenie określonych sekcji U-Bootów typu XXI) wchodzącej w skład konsorcjum wytwórczego obejmującego dwie inne stocznie budujące wspólnie U-Booty typu XXI.
4. Wraz z nazistowską Stoczną Schichaua oraz innymi zakładami Stocznia Gdańska jeden z największych ośrodków produkcyjnych i remontowych działających na potrzeby Kriegsmarine.¹⁶⁶
5. Zespół obejmuje zachowane w dużej części ciągi technologiczne związane z produkcją kadłubów okrętów podwodnych i ich wyposażaniem.
6. Przestrzeń wdrażania nowości technologicznych na potrzeby niemieckiej nazistowskiej produkcji wojennej (produkcja U-Boota typu XXI).
7. Miejsce wodowania pierwszego w Gdańsku U-Boota dla Kriegsmarine – 16.12.1940 r.

166. M. Westphal, *op. cit.* s. 194-200; J. Daniluk, *op. cit.*, s. 253



II. 202. Majestatyczne wnętrze nazistowskiego domu wspólnoty Danziger Werft, mogącego pomieścić niemal dwa tysiące osób. Obiekt został rozebrany w pierwszych powojennych latach, fot. NN, ok. 1944, zbiory PAN BG

Opis

Stocznia Gdańska od momentu przejścia przez niemieckie władze nazistowskie włączona została w dynamiczny proces rozbudowy sił morskich III Rzeszy. Specjalizacją produkcyjną zakładu stały się ponownie okręty podwodne. Produkcję tego rodzaju prowadzono na tym terenie w czasie działalności Stoczni Cesarskiej (patrz rozdział II: Stocznia Cesarska w Gdańsku). Pierwsze zamówienie na budowę U-Bootów dla Kriegsmarine zostało złożone w nazistowskiej Stoczni Gdańskiej już 23 września 1939 r.¹⁶⁷ Pierwsze wodowanie jednostki miało miejsce w tym zakładzie 10.11.1940 r. Stocznia Gdańska wyprodukowała do 1945 r. łącznie 42 U-Booty. Intensywność produkcji okrętowej, związana min. z podjęciem w 1943 r. produkcji nowego typu U-Boota XXI powodowała gwałtowny wzrost stanu zatrudnienia w zakładzie. W roku 1942 wynosił on około 10.000 osób.

W Stoczni Gdańskiej oraz warsztatach marynarki na wyspie Holm zatrudniana była duża liczba pracowników przymusowych – osób cywilnych przymusowo skierowanych do pracy w stoczni, jeńców wojennych i więźniów (w tym więźniarek) obozu koncentracyjnego Stutthof. Kompleksy obozowe pracujące na potrzeby stoczni znajdowały się w Gdańsku – Wrzeszczu, na wyspie Ostrów (Holm) oraz przy obecnej ul. Narwickiej. W tej ostatniej lokalizacji funkcjonował duży kompleks o nazwie „Narvik”.¹⁶⁸ Natomiast obozy na wyspie Holm – jeniecki, pracy przymusowej i podobóz żeński obozu koncentracyjnego Stutthof (Aussenarbeitslager Danzig Holm) działały głównie na potrzeby funkcjonujących na wyspie Ostrów (Holm) warsztatów Kriegsmarine (tzw. Holm Werft).¹⁶⁹ Pracowały one w powiązaniu ze Stoczną Gdańską.

167. M. Westphal, *op. cit.* s. 231

168. A. Trzeciak, wniosek o wpis pozostałości baraku obozowego przy ul. Narwickiej w Gdańsku do Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków, maszynopis w zbiorach autora (patrz przyp. nr 128); M. Orski, *op. cit.* s. 300-304

169. M. Orski, *op. cit.*, s. 301



II. 203. Zachowana część jednego z ostatnich (lub ostatniego) baraku znajdującego się na terenie dawnego kompleksu obozów pracy przymusowej „Narvik” przy ul. Narwickiej. Osadzeni tam pracownicy przymusowi zatrudnieni byli min. w niemieckich nazistowskich stoczniach w Gdańsku. Dziś po tym dużym kompleksie obozowym, związanym min. z pracą przymusową Polaków, zachowały się bardzo nieliczne pamiątki. Możliwe, że do chwili obecnej nie zachowały się już żadne materialne ślady po tym obozie, fot. A. Trzeciak, 2020, zbiory autora. Na przełomie 2020 i 2021 autor podjął działania mające na celu wpis tego obiektu do Wojewódzkiej Ewidencji Zabytków. Niestety, na kilka dni przed złożeniem wniosku obiekt został rozebrany.

II. 204. Obok: Fragmenty planu Gdańska z 1944 (ilustracja 14). Na górnym, po lewej widoczny zespół obozu „Narvik” przy ul. Narwickiej. Na dolnym, u góry obóz Waggonfabrik-Lager oraz Aussenarbeitslager Danzig-Holm, źródło: odtajnione materiały z kolekcji map Sekcji Geograficznej Sztabu Generalnego Armii Brytyjskiej (GSGS Map Room).

Bezpośrednio na potrzeby Danziger Werft działał osobny podobóz Konzentrationslager Stutthof (KL Stutthof). Było to utworzone w sierpniu 1944 r. Aussenkommando Danziger Werft lub Aussenarbeitslager Danziger Werft.¹⁷⁰ Obóz zlokalizowano na gdańskiej Przeróbce, a więźniów dowożono do stoczni promem.¹⁷¹ Byli to głównie specjaliści niezbędni w produkcji stoczniowej – ślusarze, mechanicy czy tokarze. Wśród więźniów komanda duży odsetek stanowili Polacy – mieszkańcy okolic Gdańska i Gdyni, osoby aresztowane w Warszawie za działalność konspiracyjną w Armii Krajowej czy Szarych Szeregach, osoby skierowane do Stutthofu z warszawskiego Pawiaka czy z transportów wysyłanych do obozu koncentracyjnego Stutthof w czasie Powstania Warszawskiego.¹⁷² Komando liczyło około 800 więźniów. Śmiertelność w obozie, zwłaszcza w ostatnim okresie jego funkcjonowania była ze względu na złe wyżywienie i zaopatrzenie bardzo wysoka.¹⁷³ Miejscem pracy więźniów z Aussenkommando Danziger Werft były m.in. stocznia odlewnia, kuźnia czy ślusarnia.¹⁷⁴

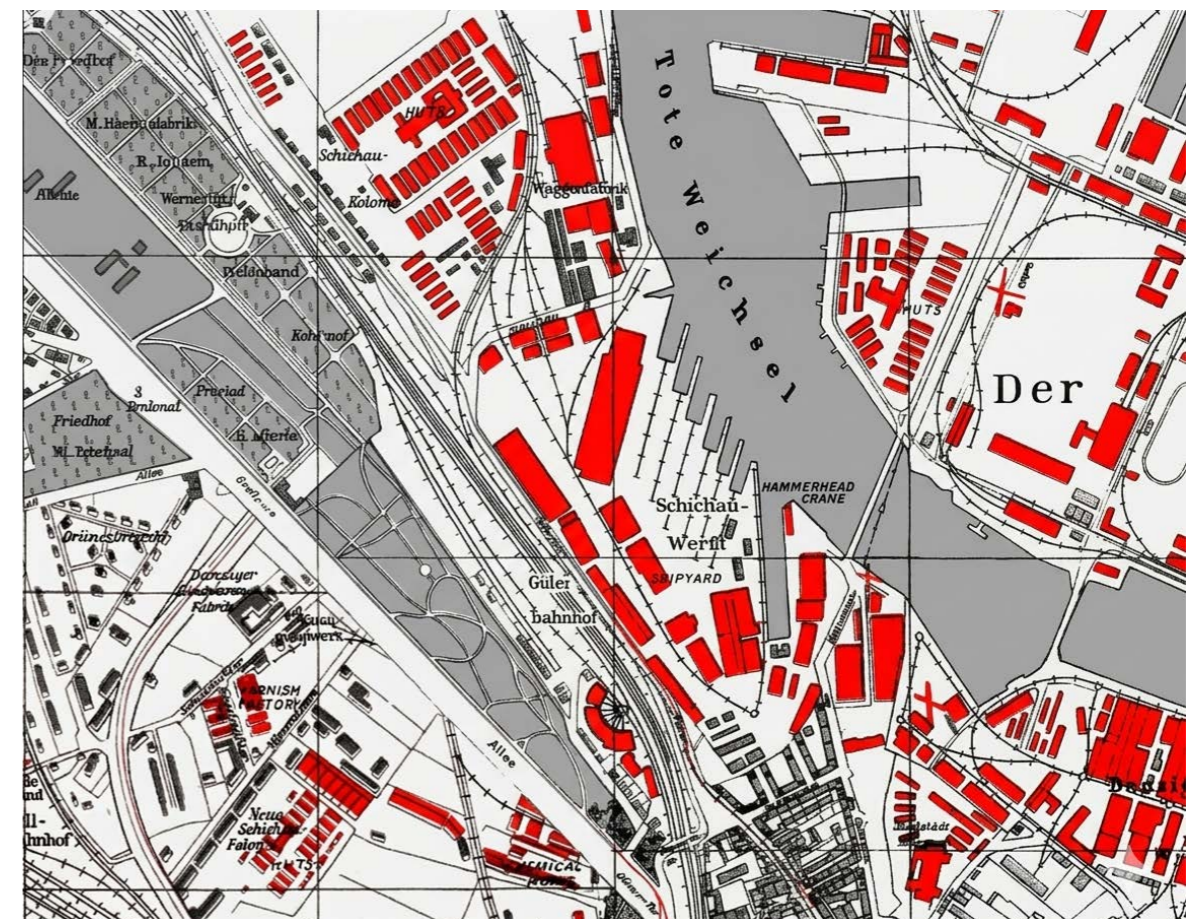
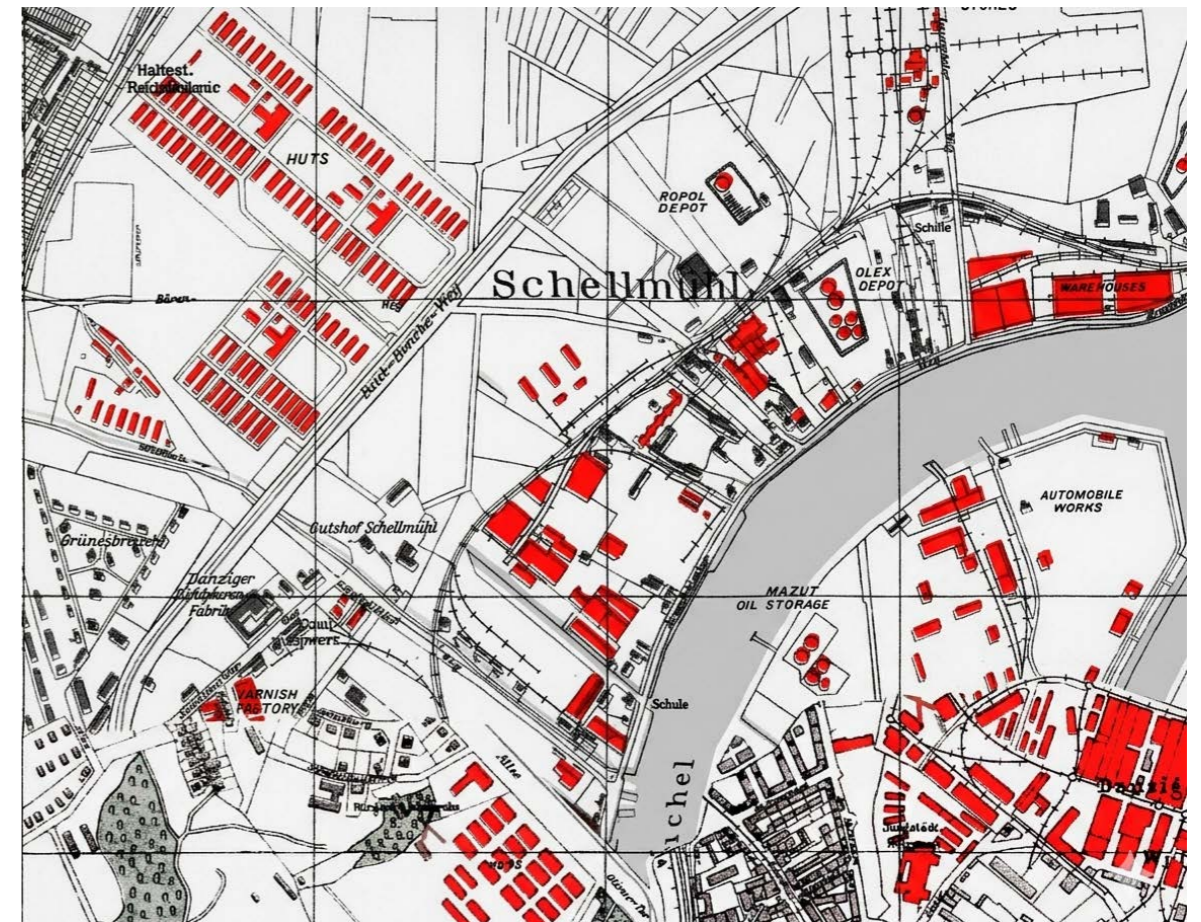
170. Ibidem, s. 314

171. Stąd inne nazwy obozu: *Danzig-Troyl* lub *Lager Troyl*. Orski s. 304

172. M. Orski, *op. cit.*, s. 314.

173. Ibidem, s. 315-17

174. Ibidem, s. 315





II. 205. Jeden z dwóch zachowanych murowanych budynków frontowych obozu Waggonfabrik-Lager położonego między Kolonią Schichaua a Fabryką Wagonów (powojenną Stocznia nr 3, późniejszą Stocznia Północną). Po wojnie budynki zaadaptowano na mieszkania. Część lokali nadal jest użytkowana, fot. W. Chmielewski, 2024, zbiory BAM

Przy produkcji U-Bootu typu XXI Stocznia Gdańska działała w ramach konsorcjum produkcyjnego obejmującego gdańską Stocznia Schichaua oraz stocznie w Gdyni (dawną polską Stocznia Gdynia i Warsztaty Marynarki Wojennej), będącej wówczas oddziałem niemieckiej stoczni Deutsche Werke A.G w Kilonii. Stocznia Gdańska w procesie produkcji U-Bootów XXI stanowiła jedną z tzw. stoczni wyposażeniowych – zajmujących się wyposażeniem określonych sekcji U-Bootów tego typu. Sekcje te wysyłane były następnie ze stoczni wyposażeniowych do stoczni montażowej, gdzie montowano je kompletny kadłub i wodowano. W Gdańsku rolę stoczni montażowej odgrywała Stocznia Schichaua (pozostawała ona przy tym jedną ze stoczni wyposażeniowych)¹⁷⁵.

W okresie wojny przedsiębiorstwa stoczniowe miały szczególny status. Dowodem ich uprzywilejowanej pozycji były środki przekazywane im na inwestycje. W Danziger Werft powstał w końcu 1943 r. majestatyczny Dom Wspólnoty Stoczni Gdańskiej (Haus der Gemeinschaft der Danziger Werft) – miejsce spotkań załogi oraz politycznych nazistowskich masówek i wieców¹⁷⁶. Odbędzie się w nim min. demonstracja wierności niemieckich kobiet po zamachu na Hitlera z lipca 1944¹⁷⁷.

Niemiecka Danziger Werft została zajęta przez wojska sowieckie zdobywające Gdańsk w końcu marca 1945 r. Wcześniej ewakuowano z niej personel, wyposażenie oraz część budowanych okrętów podwodnych. Po zajęciu zakładu wojska sowieckie rozpoczęły demontaż i wywóz pozostałego jeszcze wyposażenia stoczni, traktując ją jako zdobycz wojenną.

175. M. Westphal, *op. cit.*, s. 200-201, 230-231,

176. Obiekt znajdował się w okolicy dzisiejszego Europejskiego Centrum Solidarności. Zapewne istniał jeszcze w całości lub częściowo w roku 1945-1946. *Danziger Werft 1844-1944*, Danzig 1944, s. 24, 26; J. Daniluk, *op. cit.*, s. 273-274; A. Trzeciak, *Stocznia Gdańska. Miejsca...*, s. 121.

177. D. Schenk, *Gdańsk 1930-1945. Koniec pewnego Wolnego Miasta*, Gdańsk 2014, s. 121



II. 206. Wejście do sekcji niemieckiego U-Bootu znajdującej się do roku 2016 na terenie Stoczni Gdańskiej. Drzwi osadzone są w grodzi. Był to jak się zdaje ostatni tego typu zabytek. Obiekt został po wojnie zakopany i częściowo obmurowany. Dostać się można było do niego przez masywne drzwi boczne lub od góry, przez widoczny na zdjęciu sztyb z drabiną. Zakopana sekcja kadłuba sztywnego niemieckiego U-Bootu wykorzystywana była w czasie funkcjonowania Stoczni Gdańskiej jako magazyn, fot. A. Trzeciak, 2010, zbiory autora

Po wojnie na terenie Stoczni Gdańskiej pozostało kilka sekcji niemieckich U-Bootów. Wykorzystywano je jako podręczne magazyny i in. Ostatni bodaj tego rodzaju zabytek został wydobyty w roku 2016 i zabezpieczony przez Muzeum Gdańska¹⁷⁸.

Zachowane obiekty powojennej Stoczni Gdańskiej powstałe w okresie funkcjonowania nazistowskiej Stoczni Gdańskiej

Wykaz obejmuje jedynie obiekty zbudowane lub przebudowane w okresie 1939–1945. Ze względu na brak oryginalnej niemieckiej dokumentacji, w tym kartograficznej, funkcje obiektów z tego czasu rekonstruowane są na podstawie materiałów polskich z połowy lat 40. XX w. W okresie tym, wcześniejsze funkcje obiektów stoczniowych, były w znacznej mierze zachowane. Ze względu na wspomniane powyżej braki dokumentacji, ustalenia autora dotyczące czasu powstania (modernizacji) oraz funkcji obiektów do 1945 r. mogą być obciążone błędem. Ich weryfikacja wymaga kwerend źródłowych i badań architektonicznych.

178. Autor w 2011 r. zwracał uwagę zarządowi Stoczni Gdańsk S.A. na obecność tego obiektu na terenie stoczniowym. Kilka tego rodzaju obiektów zostało bowiem już wcześniej zełomowanych. Dopiero wskutek zainteresowania tym zabytkiem warszawskiej placówki muzealnej obiekt został wydobyty. W akcji zabezpieczenia fragmentu U-Bootu udział brali przedstawiciele firm, urzędów, instytucji: Stoczni Gdańsk S.A., Urzędu Miejskiego w Gdańsku, Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku, Muzeum Gdańska oraz Fundacji Promocji Solidarności i Europejskiego Centrum Solidarności. Autor reprezentował tę ostatnią instytucję. Dzięki dyrekcji Muzeum Gdańska, która zdecydowała się przejąć i zachować obiekt, zabytek ten został wydobyty, poddany konserwacji i zabezpieczony. Obecnie jako rzadka pamiątka wojennej historii Stoczni Gdańskiej i Gdańska, prezentowany jest na terenie Szańca Wschodniego Twierdzy Wisłoujście.

Zachowane obiekty to:

1. Magazyn (ok. 1941, po wojnie magazyn główny obszaru A, 89A),
2. Hala obróbki stali, remontowa lub maszynowa (?) – masyw zachodni (dodany ok. 1942, starsza część hali to dawny warsztat obróbki blach, po wojnie całość to hala remontu maszynowego, potem kotłarnia, 35A),
3. Hala ślusarni, remontowa, magazynowa (? , ok. 1942, po 1945 r. hala remontu okrętowego, magazynowa, potem ślusarnia, 41A),
4. Ślusarnia, hala remontowa (? , ok., 1942, dawny warsztat obróbki kątowników, po 1945 r. hala remontu okrętowego, potem ślusarnia okrętowa, 43A, z przybudówką i trafostacją A1, 393A),
5. Hala silników, maszynowa (przebudowana ok. 1942, po II wojnie hala remontu i montażu silników „Diesli”), potem hala montażu silników, 28A),
6. Schron pod magazynem przy dawnym basenie wyposażeniowym (ok. 1942?, po wojnie magazyn mebli, A),
7. Schron przy budynku straży (ok. 1942?),

Rekomendacje

Narracja historyczna związana z dziejami nazistowskiej wytwórczości okrętowej w Stoczni Gdańskiej nawiązuje do militarystycznych tradycji Stoczni Cesarskiej. Mieszkańcy nazistowskiego Wolnego Miasta Gdańska byli dumni, że w ich mieście znajduje się najstarsza niemiecka stocznia wojenna, która już w okresie poprzedzającym wybuch I wojny światowej wstąpiła się produkcją okrętów dla Cesarskiej Marynarki Wojennej, w tym słynnych U-Bootów, które zapisały się na kartach historii wojen morskich¹⁷⁹. Kontynuacją tej tradycji była produkcja okrętów podwodnych w czasie kolejnego światowego konfliktu. Narracja związana z produkcją militarną stoczni podczas II wojny światowej, podobnie jak w okresie wilhelmińskim, powinna być obecna w dyskursie na temat dziedzictwa historycznego zakładu. Stanowi ona bowiem bardzo istotny kontrpunkt dla powojennej, wolnościowo – solidarnościowej historii i spuścizny historycznego zakładu. Pomaga ona lepiej zrozumieć wagę pokojowej rewolucji Solidarności, a także złożoność historii Gdańska i Polski w XIX i XX w.

Obecnie, wątki związane z produkcją U-Bootów w wojennej niemieckiej nazistowskiej Stoczni Gdańskiej wykorzystywane są czasem w wymiarze promocyjnym.¹⁸⁰ Działania tego typu rządzą się nieco innymi prawami, opierając się na ogólnie zrozumiałych kodach znaczeniowych i powszechnie rozpoznawalnych zjawiskach. Do takich należą niewątpliwie wątki związane z produkcją i użyciem legendarnych niemieckich jednostek podwodnych. Okręty te mają swoje miejsce w zbiorowej wyobraźni, kulturze, a nawet popkulturze (choćby za sprawą znanego filmu Wolfganga Petersena pt. "Das Boot" – "Okręt", z 1981 r.).

179. A. Trzeciak, *Żelazo i morze krwi...*, bs.

180. W 2023 r. na zlecenie firmy Eurostyl powstał film dokumentalno-promocyjny (scenariusz: M. Westphal, A. Trzeciak) poświęcony budynkowi Montowni pt. *Młode Miasto, stocznia, Montownia. Tu tworzyła się historia*. Omówiono w nim wojenną i powojenną historię gmachu. Wskazano m.in. na jego położenie w obszarze historycznej stoczni.

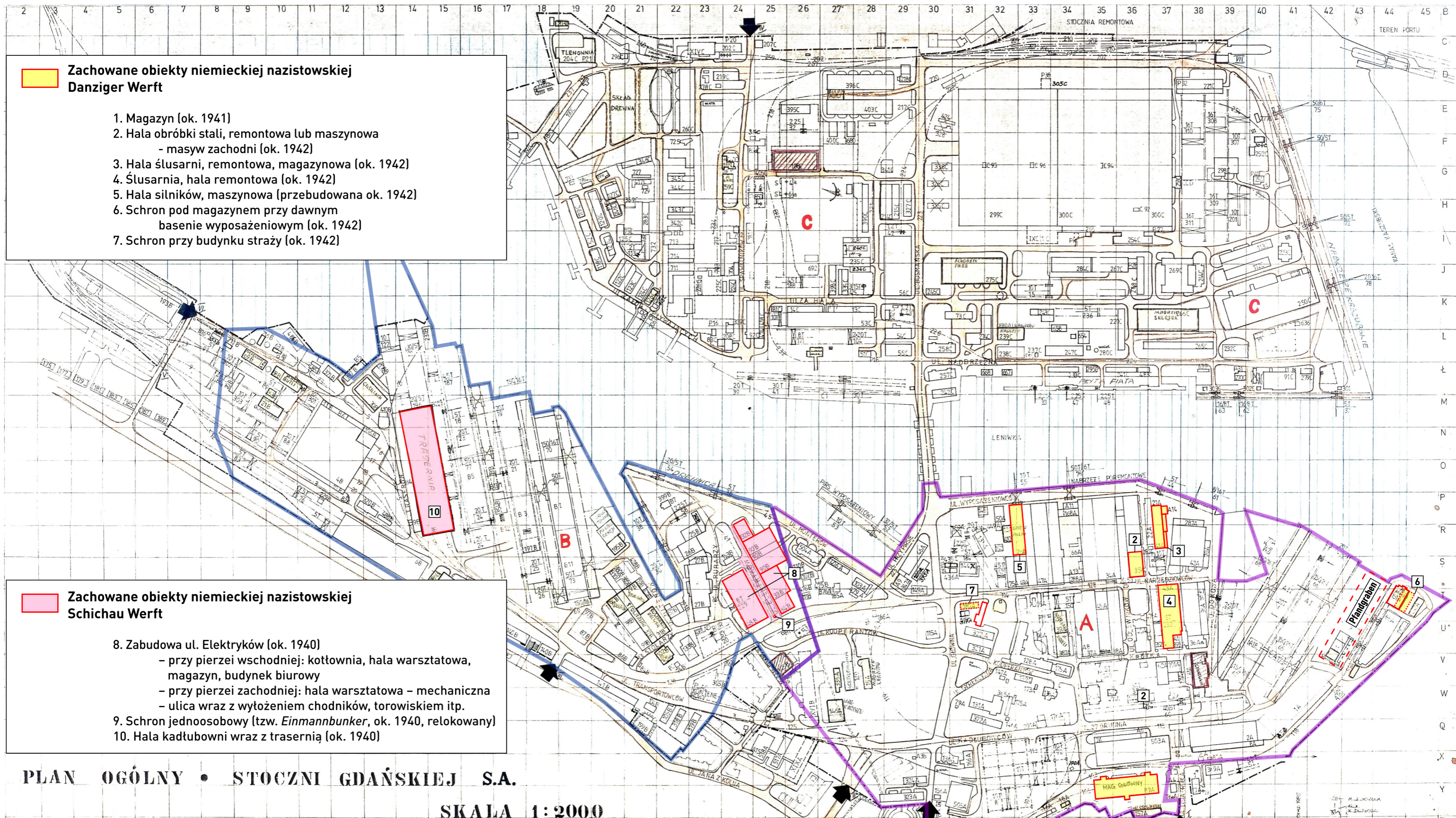


II. 207. Niemiecka fotografia propagandowa (fotomontaż - fragment plakatu) akcentująca rolę niemieckiego lotnictwa i marynarki, w tym okrętów podwodnych, w walce przeciwko Wielkiej Brytanii, fot. NN, ok. 1943, zbiory autora

U-Booty mają na całym świecie rzeszę swoich miłośników, osób zainteresowanych różnymi aspektami ich historii – technicznymi, militarnymi i in. Wydaje się, że w przestrzeni przekazu historycznego czy informacyjnego związanego z dziedzictwem Stoczni Gdańskiej wątki te powinny być w jakiś sposób równoważone, dopełniane, przez narracje związaną z pracą niewolniczą w nazistowskiej stoczni oraz działaniami w zakresie upamiętnienia ofiar. Zdaniem autora nie byłoby dobrze, gdyby dominować zaczęło bezrefleksyjne podejście do zjawiska produkcji U-Bootów w Stoczni Gdańskiej, skupiające się jedynie na powierzchownym, „ciekawostkowym” aspekcie ich historii. Jest to bowiem przekaz sprzeczny znaczeniowo z ideą Gdańska jako miasta wolności i solidarności oraz Stoczni Gdańskiej jako kolebki pokojowego ruchu społecznego Solidarność.

Należy pamiętać, że budowa U-Bootów realizowana była – co starano się wykazać wcześniej – z wykorzystaniem w bardzo szerokim zakresie pracy niewolniczej oraz z licznymi ofiarami wśród pracowników przymusowych różnych kategorii, szczególnie wśród więźniów obozu koncentracyjnego Stutthof. Nie brak wśród Polaków, osób pochodzenia żydowskiego oraz przedstawicieli wielu innych narodowości. Obecnie nie ma w przestrzeni stoczni miejsca, gdzie ludzie ci byliby upamiętnieni. Nawet w okresie PRL ofiary pracy niewolniczej w niemieckich stoczniach były na terenie zakładu upamiętnione. W budynku z salą BHP, pełniącym funkcję stoczniowej izby pamięci, znajdowała się tablica pamiątkowa poświęcona więźniom obozu koncentracyjnego Stutthof, dziś niestety zaginiona.¹⁸¹ Powrót do idei upamiętnienia ofiar pracy niewolniczej w niemieckich stoczniach gdańskich, przywróciłoby w opinii autora swoistą równowagę pamięci. Obecnie bowiem dostępne są w niej głównie treści popularne i promocyjne.

181. Dążeniem do popularyzacji wiedzy o pracy niewolniczej w niemieckich nazistowskich stoczniach gdańskich oraz upamiętnienia jej ofiar było poświęcenie im hasła w bedekerowym wydawnictwie Fundacji Centrum Solidarności. pt. *Tu stocznia*.



II. 208. Lokalizacja zachowanych obiektów Stoczni Schichaua i Stoczni Gdańskiej powstałych w ciągu II wojny światowej, sporządzono na podstawie planu zam w il. 98, oprac. W. Chmielewski, zbiory BAM



II. 209. Widok zabudowy ul. Elektryków pochodzącej z lat 40. XX w. fot. J. Zulewski, 2024, zbiory BAM

Warto dla ukazania wojennej historii Stoczni Gdańskiej, najlepiej w aspekcie krytycznym, wykorzystać **schron** znajdujący się w sąsiedztwie budynku remizy (150A) czy inny zabytek tego rodzaju znajdujący się w podziemiach tzw. magazynu mebli Stoczni Gdańskiej (151A). Oba obiekty są obecnie niedostępne.

Przywołaniem wszystkich powyższych zagadnień i znaczącym uzupełnieniem przekazu historycznego, a jednocześnie wzbogaceniem przestrzeni kulturowej i estetycznej Stoczni Gdańskiej mogłaby się stać transfer zachowanych przez Muzeum Gdańskie **sekcji niemieckiego U-Boota** i ich aranżacja na terenie historycznego zakładu. Wraz z omówieniem merytorycznym i krytycznym tego zabytku powstałaby wówczas nowy obiekt edukacyjny, a jednocześnie atrakcja turystyczna uzupełniająca narrację historyczną związaną z II wojną światową. W opinii autora, składającego jednocześnie dyrekcji Muzeum Gdańskie wyrazy uznania za zachowanie tego zabytku, miejscem, które zdecydowanie bardziej nadaje się na ekspozycję obiektu jest – zamiast Szańca Wschodniego Twierdzy Wisłoujście – teren Stoczni Gdańskiej, a więc miejsce, w którym został wytworzony.

Wypada w tym miejscu wyrazić także żal, iż rozebrane zostały prawdopodobnie ostatnie relikty nazistowskiego obozu pracy przymusowej „Narvik”. Zachowany niewielki barak obozowy lub jego fragment, stanowiłby ważne uzupełnienie przestrzennej instalacji w postaci sekcji niemieckiego U-Boota, lub nawet stać się samoistną ekspozycją i formą upamiętnienia.



II. 210. Przypinka ze znakiem nazistowskiej Danziger Werft AG obowiązującym w latach 1940-1945, źródło: aukcje internetowe



II. 211. Zachowany, relokowany i wyeksponowany u wejścia na ul. Elektryków bunkier jednoosobowy (Einmannbunker) zredukowany do roli słupa ogłoszeniowego, fot. W. Chmielewski, 2026, zbiory BAM

II. 212. Na kolejnych stronach: Współczesny widok ul. Elektryków, budynki po lewej wciąż służą produkcji fot. W. Chmielewski, 2026, zbiory BAM

VI
STOCZNIA nr 1¹⁸²
 (1945–1947)

Lokalizacja zespołu przemysłowego

Polska powojenna Stocznia nr 1 powstała na bazie zajętej przez wojska sowieckie w marcu 1945 r. i przekazanej polskiej administracji w lipcu tego roku nazistowskiej Danziger Werft. Przestrzenie, nowy polski zakład pokrywał się z obszarem wcześniejszej stoczni niemieckiej. Wykorzystywała także jej pozostawioną infrastrukturę, która była jednak w znacznej mierze zniszczona lub zdewastowana¹⁸³. Cenniejsze elementy wyposażenia stoczni zostały w marcu 1945 r. wywiezione przez Niemców w ramach ewaluacji zakładu w głąb kraju lub między kwietniem a lipcem tr. (być może także później) zdemontowane i wywiezione przez wojska sowieckie.



II. 213. Widok zniszczonego Gdańska z polską flagą na pierwszym planie. Zdjęcie otwierające album poświęcony Stoczni Gdańskiej w pierwszej dekadzie jej działalności (lata 1945–55) miało podkreślać powrót miasta do Polski oraz wskazywać na narodziny w tym mieście zarówno Stoczni Gdańskiej jak i polskiego przemysłu okrętowego, fot. NN, 1945, zbiory APG

II. 214. Po lewej: Fotografia lotnicza przedstawiająca fragment śródmieścia Gdańska oraz tereny stoczniowe wraz z wyspą Holm. Uwagę zwraca fakt, że zabudowania przemysłowe, choć zniszczone są w dużej mierze zachowane (pod dachem), przeciwieństwie do ogromnej masy budynków w dzielnicach mieszkalnych, fot. NN, 1947, zbiory UM w Gdańsku

182. Stocznie przejmowane przez polską administrację – tzw. Zjednoczenie Stoczni Polskich, latem 1945 r. otrzymywały nowe polskie nazwy z kolejnymi numerami. I tak była niemiecka nazistowska Danziger Werft (wcześniejsza międzywojenna Stocznia Gdańska, wcześniej Stocznia Cesarska) otrzymała nazwę polską - Stocznia nr 1, dawna Stocznia Schichaua – stała się Stoczną nr 2, a dawna sąsiadująca z nią Fabryka Wagonów – Stoczną nr 3, Z. Misztal, *Odbudowa przemysłu okrętowego w latach 1945-1949* [w:] *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, pod. red. E. Cieślaka, Gdańsk 1972, s. 367-370

183. A. Trzeciak, *Wybijanie nitów...*, s. 91-93; Z. Misztal, op. cit., s. 375

Pierwotny status prawny i funkcjonalny zakładu

Polskie przedsiębiorstwo państwowe podległe powołanemu w czerwcu 1945 r. Zjednoczeniu Stoczni Polskich (ZSP), nadzorującemu przejmowanie poniemieckiego mienia przemysłowego oraz powstające polskie zakłady stoczniowe tworzone na bazie wcześniejszych niemieckich przedsiębiorstw okrętowych. ZSP podlegało Departamentowi Morskiemu Ministerstwu Przemysłu¹⁸⁴.

Charakter zespołu i jego znaczenie

Zespół przemysłowy – stoczniowe przedsiębiorstwo remontowo-wytwórcze, warsztaty mechaniczne, ślusarskie, elektryczne, drzewne i in.

Nowy polski zakład ze względu na to, iż wyposażenie dawnej niemieckiej stoczni ewakuowane zostało do Niemiec, a następnie podlegało systematycznemu rabunkowi dokonywanemu przez wojska sowieckie, miało ograniczony zakres wytwórczości i skupiało się głównie na remontach urządzeń mechanicznych i jednostek pływających (także wraków) oraz na produkcji niewielkich kutrów rybackich. Zabudowania nowego przedsiębiorstwa zostały odbudowane przez polskich pracowników zakładu w pierwszych powojennych miesiącach.



II. 215. Zniszczona hala nieistniejącej dziś stoczniowej odlewni. Zdjęcie dobrze obrazuje skalę zniszczeń stoczniowych obiektów przemysłowych. Zarówno na początku XX w., w okresie międzywojennym jak i po 1945 r. odlewnia była jednym z najważniejszych warsztatów w stoczni, fot. NN, 1945, zbiory APG

184. Ibidem, s. 370-372; H. Wojciechowski, *Stocznia Gdańska. Fakty...*, s. 14-16;

Bazowe wartości kulturowe, historyczne i symboliczne wpisane w warstwę znaczeniową zespołu przemysłowego

1. Pierwsza stocznia otwarta w odrodzonej, powojennej Polsce w dniu 12.10.1945 r. Symbolem tego było „pierwsze uderzenie” stoczniowej 800-tonowej prasy znajdującej się w zakładowej kuźni¹⁸⁵. Zabytek ten jest zachowany do dziś *in situ*. To kolejny obok statku Sołdek obiekt symbolizujący narodziny polskiego przemysłu stoczniowego¹⁸⁶.
2. Jedna z dwóch stoczni polskich, z których w 1947 r. powstała powojenna Stocznia Gdańska (od 1967 r. „im Lenina”).
3. Stocznia, która jako pierwsza w Gdańsku przystąpiła w szerszym zakresie do czynności remontowych, a następnie wytwórczych w zakresie prac stoczniowych.
4. Stocznia nawiązująca swoim statusem własnościowym do międzywojennej Stoczni Gdańskiej, stanowiącej wówczas współwłasność Rzeczypospolitej Polskiej.
5. Jedna z dwóch największych stoczni gdańskich i obok Stoczni nr 2 (dawna stocznia Schichaua) i Stoczni Szczecińskiej (dawny Vulcan) oraz Stoczni Gdyńskiej jedna z największych stoczni polskich.
6. Przedsiębiorstwo istotne dla odbudowy Gdańska i innych ośrodków Wybrzeża Gdańskiego i Polski, miejsce budowy, montażu i remontu urządzeń oraz elementów infrastruktury regionu.
7. Miejsce zatrudnienia wielu pierwszych polskich specjalistów stoczniowych, w tym osób mających wpływ na rozwój polskiego okrętownictwa, w tym osób pracujących w międzywojennej Stoczni Gdańskiej.
8. Pierwsze przedsiębiorstwo, w którym podjęto działania w zakresie całościowej produkcji większych jednostek pływających – kutrów rybackich KS-17, które zrewolucjonizowały pod kątem technicznym polskie rybołówstwo bałtyckie. Podczas ich budowy zastosowano nowatorskie rozwiązania technologiczne – specjalnie opracowane i wykonane obrotnice do spawania stalowych kadłubów.
9. Jedno z miejsc pierwszych protestów robotniczych mających miejsce w latach 1945–1946. Były to także jedne z pierwszych protestów robotniczych na Wybrzeżu Gdańskim i w powojennej Polsce.
10. Miejsce związane z działalnością polskiego podziemia niepodległościowego – V Wileńskiej Brygady (AK) majora Zygmunta Szendzielarza ps. Łupaszka.¹⁸⁷

185. *Stocznia Gdańska w dwudziestolecie...*, s. 10

186. Uroczystość ta symbolizowała zakończenie etapu prac nad uprzątnięciem zakładu oraz podjęcie działań remontowo-produkcyjnych przez stocznię (w tym remontów kapitalnych statków, ale także remontów maszyn dla innych przedsiębiorstw, wykonywania konstrukcji stalowych i in.). Uroczomienie Stoczni nr 1 wpłynęło także na tempo odbudowy samego zakładu, portu i miasta oraz innych obiektów na Wybrzeżu Gdańskim – jego przemysłu i infrastruktury (np. mostów).

187. A. Trzeciak, *op. cit.*, s. 141. A. Trzeciak, *Wybijanie nitów...* s. 106; P. Nawiński, *Okręg Wileński AK w latach 1944-1948*, [bm] 2014, s. 202.



II. 216. Oględziny wraku niewielkiej jednostki pływającej, zapewne wydobytego ze stoczniowego kanału w trakcie uprzątnięcia zakładu ze zniszczeń wojennych tuż po przejściu stoczni przez polską administrację, fot. NN, 1945, zbiory APG

Opis

Stocznia nr 1 powstała na bazie niemieckiej Danziger Werft zajętej przez wojska radzieckie, a następnie przekazanej polskiej administracji. Rozpoczęła ona działalność latem 1945 r. Przedsiębiorstwo powstawało w niezwykle trudnych warunkach. Zabudowania stoczniowe oraz infrastruktura przemysłowa były w znacznej mierze zniszczone. Brakowało specjalistów okrętowców. Stocznia nr 1 posiadała jednak stosunkowo dobrze zachowane pochylnie, dzięki czemu jako pierwsza mogła podjąć pracę w zakresie okrętownictwa.

Już we wrześniu 1945 r. czyli po około dwóch miesiącach funkcjonowania gdańska Stocznia nr 1 rozpoczęła remonty statków, maszyn i urządzeń oraz produkcję elementów konstrukcyjnych dla odbudowującego się miasta i regionu. Symbolem rozpoczęcia prac remontowych o charakterze okrętowym było pierwsze uderzenie 800-tonowej prasy zachowanej do dnia dzisiejszego w budynku kuźni (36A). Wydarzenie to można uznać za symboliczny początek pracy stoczni. Zakład zajmował się także montażem ciągników, wagonów i samochodów oraz produkcją na potrzeby rolnictwa. Jego działalność miała istotne znaczenia dla odbudowy miasta i regionu oraz historii polskiego przemysłu stoczniowego. W Stoczni nr 1 rozpoczęto w tym okresie przygotowania do produkcji pierwszego polskiego statku pełnomorskiego – przyszłego s/s *Sołdek*.

W Stoczni nr 1 dochodziło w latach bezpośrednio powojennych do walki politycznej pomiędzy zwolennikami i przeciwnikami narzuconego komunistycznego systemu politycznego w Polsce, a w latach 1945-1946 do pierwszych strajków, o charakterze głównie ekonomicznym



II. 217. Pierwsze prace remontowe przy jednostkach pływających podejmowane w stocznich gdańskich. Remont dokonuje się na nabrzeżu, co zapewne spowodowane było brakiem doków pływających w pierwszym powojennym okresie działania stoczni, fot. NN, ok. 1945, zbiory APG

(nieregularne wypłaty pensji)¹⁸⁸. Były to jedne z pierwszych protestów robotniczych w Gdańsku, na Wybrzeżu Gdańskim i w całej powojennej Polsce.¹⁸⁹

Zachowane obiekty Stoczni Gdańskiej należące pierwotnie do stoczni nr 1

W okresie 1945–1947 nie powstały na terenie Stoczni nr 1 żadne ważniejsze, większe obiekty przemysłowe. Był to głównie czas odbudowy istniejących budynków i urządzeń, w znacznej mierze zniszczonych bądź zdewastowanych podczas działań wojennych. Do pierwszych obiektów jakie odbudowano i przystosowano do pracy, były hale wydziałów mechanicznych, tlenownia, odlewnia, kotłarnia (obiekty te opisano we wcześniejszych rozdziałach). Pozyskiwano także wyposażenie z innych zakładów oraz rozbudowywano i usprawniano podstawowy park maszynowy.

Rekomendacje

Okres funkcjonowania Stoczni nr 1 miał istotne znaczenie dla późniejszej historii Stoczni Gdańskiej i Gdańska. Rozpoczęte w tym czasie działania o charakterze okrętowym określiły w znacznej mierze profil działalności późniejszego przedsiębiorstwa jako stoczni remontowo-produkcyjnej, a następnie już tylko wytwórczej w zakresie produkcji statków oraz maszyn i kotłów okrętowych.

188. A. Trzeciak, *Wybijanie nitów...*, s. 100-101

189. Idem, *Gdańsk, stocznia...*, s. 55

Okres ten jest jednak ze względu na brak źródeł dość słabo rozpoznany. Był to czas związany z ogromnym powojennym entuzjazmem odbudowy i tworzenia rodzimego przemysłu okrętowego z jednej strony, z drugiej zaś z trudną historią kraju – utrwalaniem nowego narzuconego systemu politycznego. To dzięki niebywalej ofiarności pierwszych polskich pracowników zakładu został on szybko podniesiony z ruin, a już po około 2 miesiącach możliwym było rozpoczęcie remontów okrętowych, wkrótce rozpoczęto produkcję innowacyjnych stalowych kutrów rybackich, które były efektem rodzimej myśli technicznej, a produkowane były z pozostałych w zakładzie niemieckich blach okrętowych służących wcześniej do produkcji U-Bootów.¹⁹⁰ Zapoczątkowały one także tradycje budowy w Stoczni Gdańskiej coraz nowocześniejszych jednostek rybackich, które bardzo przyczyniły się dalszych sukcesów technicznych, produkcyjnych i wizerunkowych zakładu.



II. 218. Znany gdański statek wycieczkowy Panna Wodna. To dawny niemiecki trałowiec budowany dla Kriegsmarine w stoczni Klajpedzie – niewykończony i przeholowany do Gdyni został tu zatopiony w marcu 1945 r. Wydobyty w maju 1947 r. na leczenie przedsiębiorstwa Żegluga Polska przez Stocznnię nr 1 w Gdańsku. Został następnie w latach 1947–48 przebudowany w stoczni na statek pasażerski, fot. NN, ok. 1959, zbiory autora

Symboliczny pozostaje fakt, że pierwsze kutry budowano min. z dobrych jakościowo blach okrętowych, które pozostały w stoczni jako materiał służący wcześniej do produkcji niemieckich U-Bootów. W kontekście tego co zapisano powyżej, niezwykle ważna jest popularyzacja wiedzy o tym pierwszym, trudnym okresie funkcjonowania stoczni. Istotna jest szczególna dbałość o pamiętki związane z tamtym czasem – w szczególności wielokrotnie wzmiankowany wcześniej **Basen Dokowy**, w którym wodowano jednostki budowane w stoczni, w tym pierwsze kutry

190. Wcześniej dominowały jednostki drewniane. Wśród użytkowników kutrów rybackich panowało przekonanie, że jednostki wykonane z tego materiału są najlepsze dla celów połowowych – nie przenoszą drgań, a co za tym idzie nie płoszą ryb. Kutry ze Stoczni nr 1 i Stoczni Gdańskiej pokazały, że jest to opinia nie uprawniona, a kutry stalowe doskonale nadają się do połowów ryb. J. Doerffer, Początki budownictwa okrętowego w Stoczni Gdańskiej w latach 1946-1951, [w:] *Polski przemysł okrętowy we wspomnieniach 1945-1947*, pod red. W. Grabskiego i S. Nowickiego, Gdańsk 1996, s. 59-62.

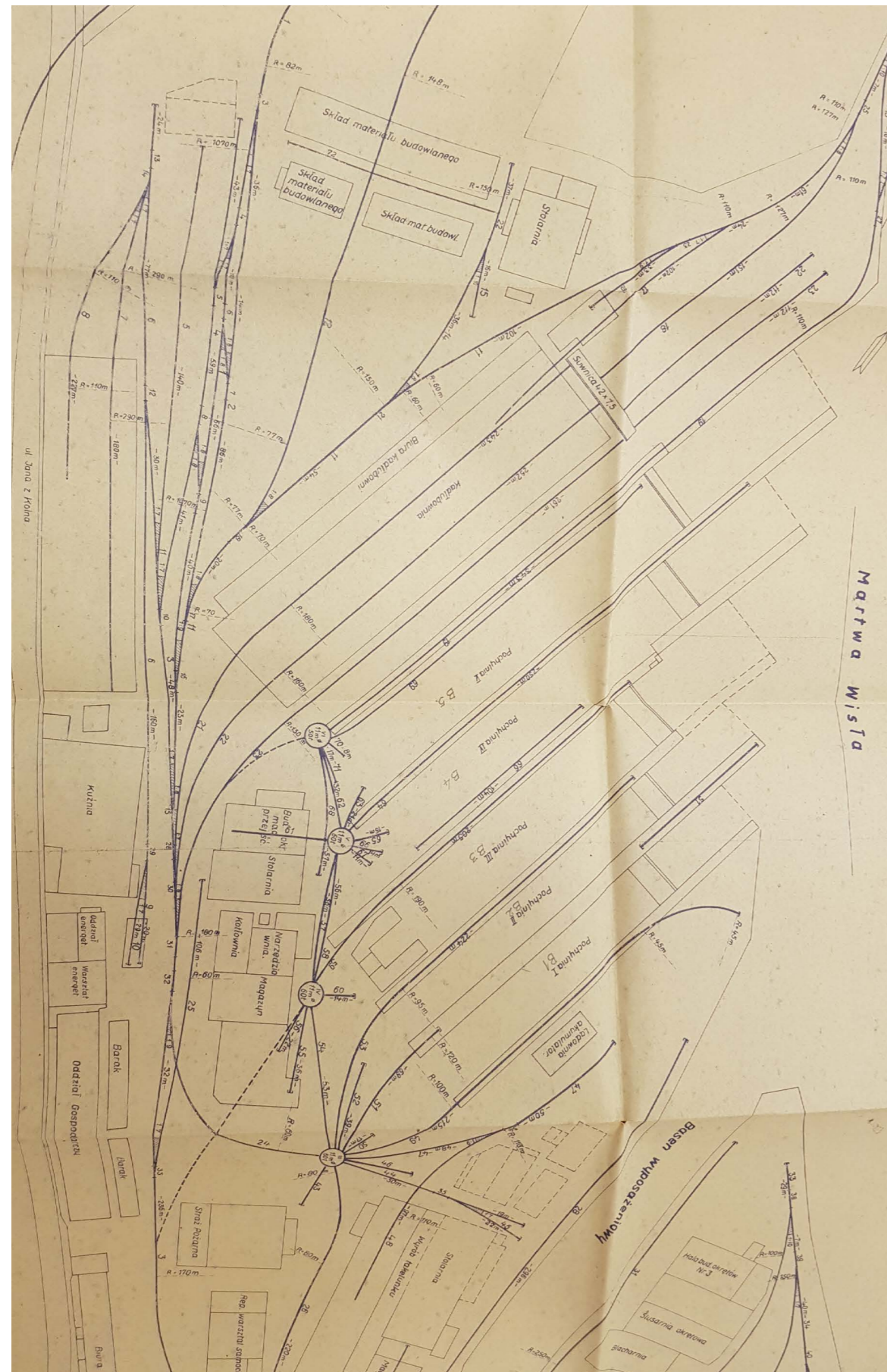


II. 219. Basen Dokowy Stoczni nr 1 (dawniej Stoczni Cesarskiej) podczas przygotowań do wodowania stalowych kutrów rybackich – pierwszej serii jednostek pływających zbudowanych w stoczni i pierwszych jednostek rybackich powstałych w zakładzie. Pionierska była technologia budowy tych kutrów i ich stalowa konstrukcja. Jednostki te zapoczątkowały długą tradycję budowy w Stoczni Gdańskiej coraz nowocześniejszych rybackich jednostek połowowych i przetwórczych. Stały się one jedną ze specjalizacji zakładu i źródłem sukcesów produkcyjnych, handlowych i wizerunkowych Stoczni Gdańskiej. Symbolicznym jest, że wcześniej, od r. 1908, było to miejsce wodowania niemieckich jednostek wojennych – U-Bootów, fot. NN, 1947, zbiory APG

(opuszczane do basenu dźwigiem) oraz **prasę kuźniczą** w budynku kuźni. Dzięki decyzji właściciela terenu ten cenny zabytek techniki pozostawiony został *in situ* – to istotny walor kulturowy tego miejsca związany także z powojenną historią stoczni. Warto zadbać o zabezpieczenie tego obiektu dziedzictwa industrialnego i wykorzystanie go zarówno do aranżacji przestrzeni o charakterze stałym, jak również do działań edukacyjnych, promocyjnych i popularyzatorskich. Zdaniem autora, to jeden z najcenniejszych zabytków kultury przemysłowej jaki zachował się w stoczni, a ponadto także, co wykazano powyżej, obiekt symboliczny.

Warta popularyzacji jest także historia związana z pierwszymi protestami pracowników stoczniowych, z lat 40. i 50. XX w. Ten fragment historii stoczni jest niemal zupełnie nieznan. Ta aktywność ukazuje wczesne społeczne zaangażowanie stoczniowców. Swój najbardziej jaskrawy wyraz ich postawa znajdzie w narodzinach ruchu społecznego Solidarność. Miejscem w sposób szczególnym związanym z protestami lat 1945–1946 jest **plac przed dawnym budynkiem dyrekcji stoczni**, noszący obecnie nazwę Placu Porozumienia Gdańskiego. Z pewnością ta ważna społeczna funkcja placu – miejsca strajków, w tym także tych pierwszych powojennych – warta jest upamiętniania.

Choć pierwsze strajki miały miejsce w różnych miejscach stoczni, szczególnie często zaczynały się w **halach wydziału mechanicznego**, gdzie pracowało wielu wykwalifikowanych robotników – ślusarzy czy mechaników, będących jednocześnie członkami opozycyjnego wobec komunistów (reprezentowanych przez działające w stoczni komórki Polskiej Partii Robotniczej – PPR) Polskiego Stronnictwa Ludowego, ostro zwalczanego przez komunistyczny reżim w pierwszych latach powojennych.



II. 220. Fragment planu z inwentaryzacją torów kolejowych na terenie Stoczni nr 2, sygn. Zielińska, 1947, zbiory APG

VII

STOCZNIA nr 2¹⁹¹

(1945-1947)

Lokalizacja zespołu przemysłowego

Stocznia nr 2 została zorganizowana na bazie zajętej przez wojska radzieckie w marcu 1945 r. Stoczni Schichaua – Schichau Werft. Nowe przedsiębiorstwo obejmowała swoimi granicami cały teren dawnej stoczni niemieckiej. Podobnie jak Stocznia nr 1 wykorzystywała ona także pozostawioną infrastrukturę i nieliczne urządzenia¹⁹². Reszta wyposażenia, a także pozostające w fazie produkcji nazistowskie okręty podwodne zostały w marcu 1945 r. wywiezione przez wycofujących się z Gdańska Niemców, a to co pozostało zostało następnie zagrabione przez Rosjan.



II. 221. Zatopiony niemiecki dok pływający. Wydobycie i remont doków był jednym z pierwszych zadań polskich załóg stoczniowych. Posiadanie sprawnych doków pływających umożliwiało podejmowanie zleceń w zakresie remontów statków, fot. NN, 1945, zbiory APG

Pierwotny status prawny i funkcjonalny zakładu

Podobnie jak Stocznia nr 1, Stocznia nr 2 stanowiła polskie przedsiębiorstwo państwowe zarządzane przez Zjednoczenie Stoczni Polskich (ZSP), które podlegało Departamentowi Morskiemu Ministerstwa Przemysłu¹⁹³.

191. A. Trzeciak, *Żelazo i morze krwi...* bs.

192. Trzeciak A., *Wybijanie nitów...*, s. 191-195; Z. Misztal, *op. cit.*, s. 375

193. Ibidem, s. 370-372; H. Wojciechowski, *Stocznia Gdańska. Fakty...*, s. 14-16;



II. 222. Szkoła zawodowa Stoczni Schichaua (Lehr-Werkstatt – Warsztaty Szkolne) - widok z obecnej ul. Jaracza, fotografia prasowa z 1939 wykonana na krótko przed oddaniem obiektu do użytku, fot. Sonnke, zbiory BAM

Charakter zespołu i jego znaczenie

Zespół przemysłowy – przedsiębiorstwo montażowe oraz remontowo-wytwórcze, warsztaty mechaniczne, ślusarskie, elektryczne, drzewne i in. z ograniczoną funkcją stoczniową.

Przedsiębiorstwo ze względu na skalę zniszczeń i dewastacji nie pełniło w zasadzie funkcji stoczniowych, szczególnie produkcyjnych. Podejmowało się ono jedynie prac remontowych. Głównym profilem zakładu był montaż ciągników pozyskanych w ramach UNRAA oraz remonty pojazdów i urządzeń mechanicznych. Zabudowania stoczni zostały w dużej mierze odbudowane przez polskich pracowników zakładu wiosną i latem 1945 r.

Bazowe wartości kulturowe, historyczne i symboliczne wpisane w warstwę znaczeniową zespołu przemysłowego

1. Jeden z dwóch, obok Stoczni nr 1, zakładów okrętowych, z których w 1947 r. powstała historyczna Stocznia Gdańska (od 1967 r. „im Lenina”).
2. Jedna z dwóch największych stoczni gdańskich i polskich w latach 1945–1947.
3. Przedsiębiorstwo istotne dla odbudowy z wojennych zniszczeń Gdańska oraz innych ośrodków, urządzeń i infrastruktury regionu¹⁹⁴.
4. Miejsce zatrudnienia wielu pierwszych polskich specjalistów stoczniowych i postaci historycznych. Przykładem jest Kazimierz Leski (vel. Leon Juchniewicz) ps. Bradl - inżynier okrętowiec, oficer wywiadu AK, więzień stalinowski, człowiek, który zdołał wykraść nazistom fragmenty planu wału atlantyckiego. Był on pierwszym dyrektorem i organizatorem Stoczni nr 2.
5. Jedno z miejsc pierwszych protestów robotniczych mających miejsce w latach 1945–1946. Były to także jedne z pierwszych protestów robotniczych na Wybrzeżu Gdańskim i w powojennej Polsce.

194. G. Kurkiewicz, *Stocznia Gdańska. Wczoraj, dziś, jutro*, Gdańsk 1958, s. 9.



II. 223. Jadalnia Stoczni nr 2, później warsztaty szkolne Zespołu Szkół Budowy Okrętów, w latach 2004-2016 Instytut Sztuki Wyspa. Zniszczone wskutek pożaru w 1965 skrzydło budynku odbudowano w zmienionej formie, fot. vorwerk (CC BY-SA 4.0), 2016, przed adaptacją na siedzibę NOMUS, źródło: Fotopolska

Opis

Stocznia nr 2 powstała na bazie niemieckiej Stoczni Schichaua, zajętej przez Rosjan w marcu 1945 r., a następnie przekazanej polskiej administracji. Podobnie jak w przypadku Stoczni nr 1, zabudowania oraz infrastruktura przemysłowa zespołu były w znacznej mierze zniszczone. W złym stanie technicznym były pochylnie, co uniemożliwiało wykorzystanie ich do produkcji stoczniowej¹⁹⁵. Brakowało także wyspecjalizowanych pracowników. W konsekwencji w okresie bezpośrednio powojennym zakład zajmował się głównie montażem ciągników, wagonów i samochodów oraz produkcją na potrzeby rolnictwa. Jego działalność miała istotne znaczenia dla odbudowy miasta i regionu oraz historii polskiego przemysłu stoczniowego. W Stoczni nr 1 rozpoczęto w tym okresie przygotowania do produkcji pierwszego polskiego statku pełnomorskiego – przyszłego s/s *Sołdek*.

W Stoczni nr 2 także dochodziło w latach bezpośrednio powojennych do walki politycznej pomiędzy zwolennikami i przeciwnikami narzuconego komunistycznego systemu politycznemu w Polsce, a w latach 1945–1946 do strajków robotniczych.

Zachowane obiekty stoczni gdańskiej należące pierwotnie do stoczni nr 2

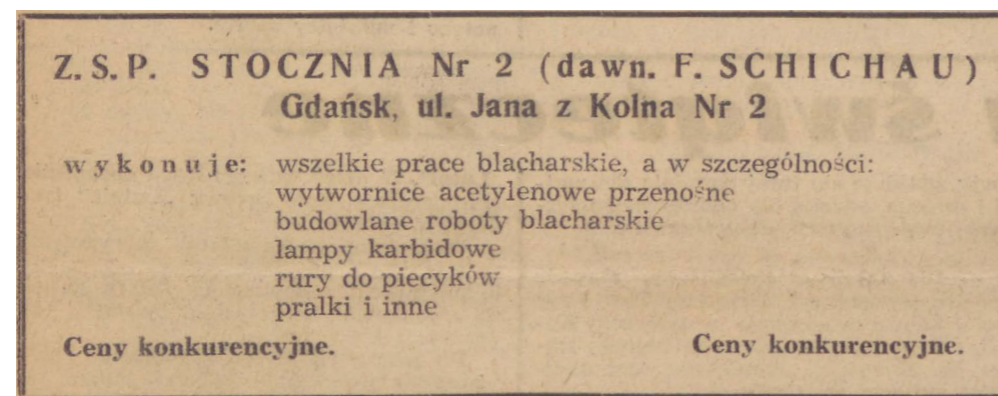
W okresie 1945–1947 nie powstały na terenie Stoczni nr 2 żadne ważniejsze, większe obiekty przemysłowe. Był to czas odbudowy istniejących obiektów i urządzeń w znacznej mierze zniszczonych podczas działań wojennych. W tym czasie wzbogacano park maszynowy zakładu i kompletowano załogę oraz prowadzono remonty i modernizacje istniejących budynków.

Rekomendacje

Stocznia nr 2 jako duży zakład mechaniczny zajmujący się montażem ciągników, miała istotne znaczenie dla odbudowy miasta i regionu oraz odrodzenia produkcji rolnej na Pomorzu i w Polsce. Okres jej działalności jest jednak dość słabo rozpoznany. Stworzony w pierwszym okresie profil produkcyjny zakładu – jako ośrodka montażowego i mechanicznego – był elementem wspierającym tworzenie kadr przyszłej stoczni i jej specjalizacji produkcyjnej. Zdobyte doświadczenia oraz odtworzona infrastruktura stały się istotnym kapitałem późniejszej Stoczni Gdańskiej.

195. Trzeciak, *Wybijanie nitów...* s. 91-95.

Czas ten był także okresem ważnych przemian – społecznych i historycznych. Istotna jest dbałość o pamiątki związane z tamtym okresem historii tj. np. duża **hala kadłubowni** (3B) czy pozostałe jeszcze **hale produkcyjne** w tym np. **hala remontowa (48B)**, **warsztatów samochodowych (87B)** czy **hala elektrowózków (86B)**. Ich funkcje w dużej mierze utrzymały się w latach późniejszych.

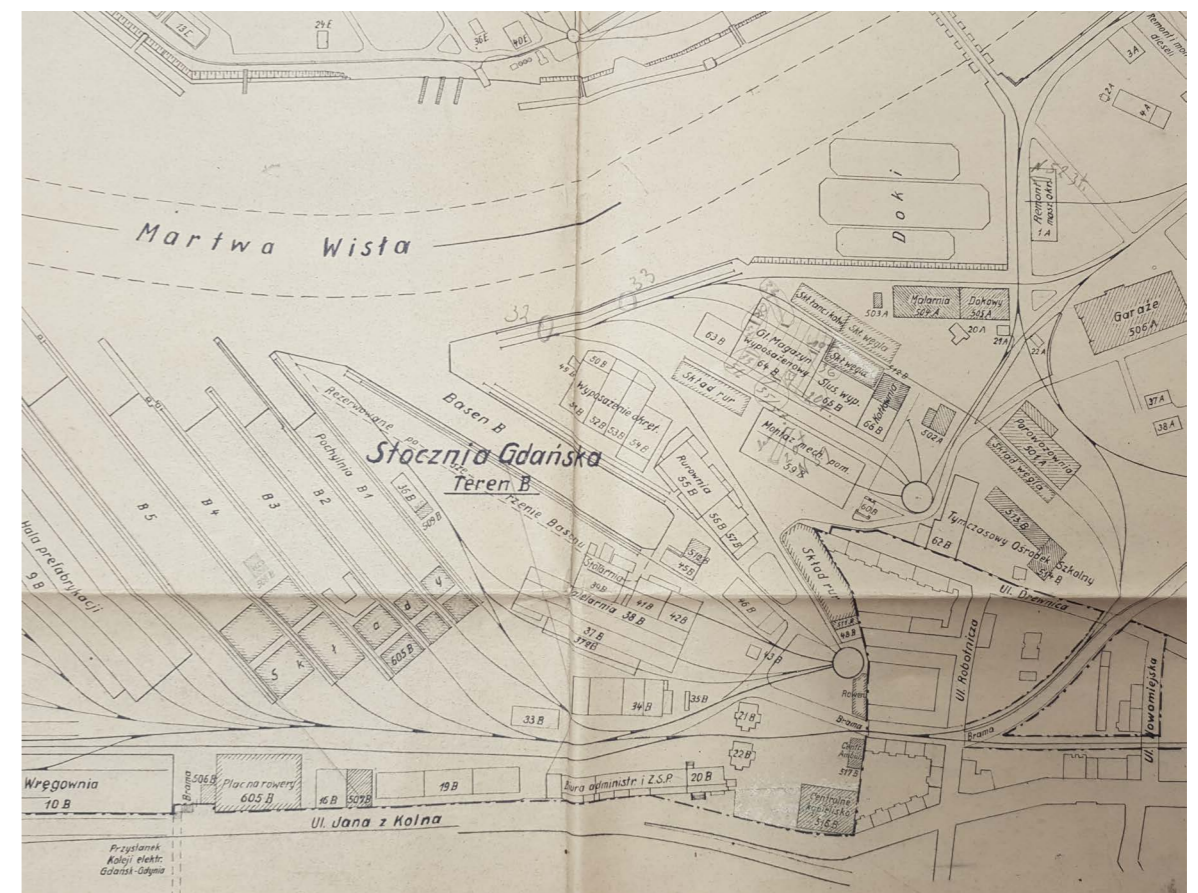


II. 224. Reklama prasowa produktów i usług Stoczni nr 2 z pierwszych lat powojennych. W nazwie pojawia się skrót Zjednoczenia Stoczni Polskich oraz nazwisko przedwojennego właściciela zakładu.

Warta popularyzacji jest także historia związana z pierwszymi protestami pracowników Stoczni nr 2 czy postaciami historycznymi jak wspomniany wcześniej Kazimierz Leski – pierwszy dyrektor Stoczni nr 2. Miejscem związanym z pierwszymi protestami oraz wiecami politycznymi lat 1945–1946 jest wspomniana **hala kadłubowni** czy **plac przed dawnym budynkiem dyrekcji stoczni**. Dziś to fragment obszernej przestrzeni tranzytowej – **ul. Malarzy**. Innym miejscem związanym z wczesną powojenną polityczną historią Stoczni nr 2 jest budynek **145A**, wówczas **jadalnia** (wcześniej, czasach nazistowskiej Stoczni Schichaua, a także później **warsztaty szkolne**), obecnie siedziba NOMUS – Nowego Muzeum Sztuki, Oddziału Muzeum Narodowego w Gdańsku.



II. 225. Żołnierz radziecki (?) na terenie dawnej Stoczni Schichaua, na przeciwległym brzegu Martwej Wisły widoczny charakterystyczny zespół pochylni, na których wciąż stoją nieukończone kadłuby U-Bootów, fot. NN, 1945 (?), kopia w zbiorach BAM



II. 226. Inwentaryzacja terenów dawnych A i B (d. Stoczni nr 1 i nr 2) po włączeniu do nowo powstałej Stoczni Gdańskiej, widoczne nadane budynkom numery inwentarzowe z oznaczeniami A i B, plan z 1949, zbiory APG



II. 227. Jedna z fotografii z cyklu dokumentującego pracę Stoczni Gdańskiej, fot. Z. Mirola, lata 70. XX w., archiwum ECS



II. 228. Delegacja partyjno-rządowa z I sekretarzem Władysławem Gomułą w Stoczni Gdańskiej, 1958, fot. Wojskowa Agencja Fotograficzna, zbiory NAC

VIII

STOCZNIA GDAŃSKA (IM. LENINA)



II. 229. Mieszkańcy Gdańska zgromadzeni przed historyczną Bramą nr 2 Stoczni Gdańskiej im. Lenina w oczekiwaniu na ogłoszenie podpisania porozumienia między Międzyzakładowym Komitetem Strajkowym, a komisją komunistycznego rządu Polski, fot. Krzysztof Korczyński, 1980, archiwum ECS

Lokalizacja zespołu przemysłowego

Zespół obejmuje cały opisany w poprzednich rozdziałach teren stoczniowy leżący na Martwej Wiśle, należący wcześniej do polskich Stoczni nr 1 i Stoczni nr 2 oraz ich niemieckich poprzedniczek.

Pierwotny status prawny i funkcjonalny zakładu

Stocznia Gdańska stanowiła polskie przedsiębiorstwo państwowe zarządzane pierwotnie, od czerwca 1945 r. przez Zjednoczenie Stoczni Polskich (ZSP), które podlegało Departamentowi Morskiemu Ministerstwa Przemysłu¹⁹⁶. Od 11 kwietnia ZSP zostało przekształcone w Zjednoczone Stocznie Polskie (także ZSP). Stocznie, w tym Stocznia Gdańska, stanowiły jego oddziały, podlegały Ministerstwu Żeglugi. 3 marca 1950 r. ZSP przekształcono w Centralny Zarząd Przemysłu Okrętowego (CZPO), a stocznie stały się niezależnymi przedsiębiorstwami państwowymi i otrzymały osobowość prawną. Tego dnia odrębnym przedsiębiorstwem stała się także Stocznia Gdańska. W styczniu 1951 r. CZPO został włączony w skład Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego jako jego organ, a w lipcu 1958 uchwałą Rady Ministrów utworzono w jego miejsce Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego (ZPO) posiadające szersze uprawnienia i kompetencje niż wcześniejszy CZPO. ZPO rządziło stoczniami i innymi zakładami branży okrętowej. Jego zadaniem była realizacja kompleksowej polityki gospodarczej i społecznej państwa w zakresie rozwoju przemysłu okrętowego i w zgodzi z kierunkami określonymi w planach gospodarczych¹⁹⁷.

196. Z. Misztal, *op. cit.*, s. 370-372

197. A. Trzeciak, A. Nawrocki, *op. cit.*, s. 38-39

Charakter zespołu i jego znaczenie

Zespół przemysłowy – przedsiębiorstwo montażowe oraz remontowo-wytwórcze, warsztaty mechaniczne, ślusarskie, elektryczne, drzewne i in. z ograniczoną funkcją stoczniową. Następnie od. 1952 r. pełnomorska stocznia produkcyjna. Główny polski eksporter statków.

Pierwotnie Stocznia Gdańska pełniła funkcję przedsiębiorstwa o charakterze remontowo-produkcyjnym. Od czasu wydzielenia z jej struktury Bazy Remontowej „Ostrów” (przyszłej Gdańskiej Stoczni Remontowej) w 1952 zyskała funkcję pełnomorskiej stoczni produkcyjnej. Zbudowano w niej ok. tysiąca statków cywilnych różnych typów. Wiele produktów stoczni miało charakter prototypowy.

Bazowe wartości kulturowe, historyczne i symboliczne wpisane w warstwę znaczeniową zespołu przemysłowego

1. **Miejsce wielkiego strajku w Sierpniu '80 i symboliczne miejsce narodzin Solidarności.**
2. **Miejsce narodzin polskiego przemysłu stoczniowego.**
3. **Miejsce rozpoczęcia mającego doniosłe znaczenie historyczne strajku w grudniu 1970 r. i miejsce pamięci o ofiarach jego pacyfikacji – Brama nr 2 i stoczniowy mur, następnie Pomnik Poległych Stoczniovców 1970.**
4. **Miejsce ostatniego posiedzenia władz związku Solidarność, najwyższego statutowego ciała – Komisji Krajowej do 12.12.1981 r. (Sala BHP). Miejsce pracy Lecha Wałęsy – przywódcy Solidarności, laureata pokojowej Nagrody Nobla oraz Anny Walentynowicz, opozycjonistki, w obronie której wybuchł strajk w Sierpniu '80.**
5. **Miejsce ogólnopolskiego strajku generalnego, jaki został ogłoszony na terenie kraju przez NSZZ Solidarność po wprowadzeniu przez komunistyczne władze w Polsce stanu wojennego 13.12.1981 r. Tu swoją siedzibę miał m.in. Krajowy Komitet Strajkowy.**
6. Miejsce wielu innych strajków i protestów robotniczych i społecznych – szczególnie w latach 1945–46, 1948, 1958, 1971, 1976, 1981, 1982, 1988, 1990. Przedsiębiorstwo o istotnym wpływie na gospodarkę i politykę morską Polski i Gdańska, nazywanego m.in. dzięki niemu „morską stolicą Polski”.
7. Miejsce pracy Lecha Wałęsy – przywódcy Solidarności, laureata pokojowej Nagrody Nobla oraz Anny Walentynowicz, opozycjonistki, w obronie której wybuchł strajk w sierpniu 1980. Miejsce pracy ogromnej rzeszy Gdańszczan i Pomorzan oraz osób z całego kraju.
8. Miejsce związane z wizytą papieża Jana Pawła II – 12.06.1987 r. Papież modlił się wówczas pod Pomnikiem Poległych Stoczniovców.
9. Największa polska stocznia i jedna z największych stoczni Europy i świata.
10. Miejsce pracy wielu mniej znanych działaczy i opozycjonistów oraz osób, dzięki którym upadł autorytarny system komunistyczny w Polsce.



II. 230. Mury ogrodzeniowe Stoczni Gdańskiej z hasłami wyrażającymi solidarność ze strajkującymi, fot. W. Milewski, 1980, archiwum ECS

11. Przykład pełnomorskiej stoczni produkcyjnej okresu po II wojnie światowej.
12. Przedsiębiorstwo o istotnym wpływie na gospodarkę i politykę morską Polski i Gdańska, nazywanego m.in. dzięki temu przedsiębiorstwu „morską stolicą Polski”.
13. Miejsce istotne ze względu na społeczny i gospodarczy rozwój Gdańska.
14. Miejsce pracy ponad 140 tysięcy Gdańszczan i Pomorzan oraz osób z całego kraju.
15. Miejsce tworzenia licznych innowacji technicznych mających wpływ na rozwój polskiego przemysłu okrętowego oraz wielu prototypów polskich statków i urządzeń.
16. Miejsce pracy wielu wybitnych polskich techników – okrętowców i pracowników branż powiązanych z przemysłem okrętowym.
17. Zespół przemysłowy obejmujący obiekty historyczne z różnych okresów.
18. Przestrzeń z wciąż zachowanymi (w całości lub fragmentach) liniami technologicznymi w zakresie budowy statków oraz urządzeń i wyposażenia okrętowego.



II. 231. Wizyta ambasadora ZSRR w Stoczni Gdańskiej. Za grupą mężczyzn widoczna hala Wydziału Ślusarni Okrętowej – ślusarnia 2. Było to jedno z miejsc, w którym pracowała Anna Walentynowicz, spawaczka i suwnicowa, działaczka opozycji, fot. J. Uklejewski, 1961, archiwum ECS



II. 232 Wodowani na pochylni bocznej Wydziału Montażu Kadłubów C1 Stoczni Gdańskiej prototypowego statku drobnicowca Bodrog, zbudowanego dla Węgierskiej Republiki Ludowej, , fot. J. Uklejewski, 1977, archiwum ECS

Opis

Po dynamicznej powojennej rozbudowie, od końca lat 50., oraz w latach 60. i 70. XX w. Stocznia Gdańska była w szczytowym okresie swojego rozwoju. Stała się największą stocznia polską¹⁹⁸, największą stocznia cywilną byłego bloku wschodniego (1960) oraz jedną z największych stoczni na świecie. Zatrudniała ona kilkanaście tysięcy pracowników, reprezentujących najróżniejsze specjalności techniczne. Powstawało w niej w tym czasie około 30 statków rocznie. Były to jednostki różnorodnych typów. Stocznia Gdańska miała przez cały powojenny okres ogromny wpływ na rozwój gospodarczy Polski, Pomorza i Gdańska.

Powstała w październiku 1947 r. poprzez połączenie dwóch polskich stoczni zorganizowanych w roku 1945: Stoczni nr 1 (dawnej Stoczni Gdańskiej – *Danziger Werfr*, a wcześniej Cesarskiej) oraz Stoczni nr 2 (w dawnej Stoczni Schichaua). Dzięki temu powstał potężny ośrodek produkcji okrętowej, który pomimo zniszczeń i uszczerbku infrastruktury przemysłowej mógł podjąć działania w zakresie produkcji jednostek pełnomorskich.



II. 233. Suwnica bramowa w Stoczni Gdańskiej, fot. NN, lata 50 XX w., zbiory autora

Pierwszą historyczną jednostką zbudowaną w Stoczni Gdańskiej był rudo-węglowiec *s/s Soldek*, zwodowany w listopadzie 1948 r. Jego wodowanie stanowi symboliczny moment narodzin polskiego przemysłu okrętowego. Po serii rudo-węglowców w Stoczni Gdańskiej rozpoczęto produkcję trawlerów rybackich oraz motorowych drobnicowców oznaczonych symbolem B50. W 1951 roku rozpoczęto budowę tzw. trampów¹⁹⁹. Lata 50. XX w. cechują się rozwojem wieloprzemysłowej i seryjnej produkcji statków. Budowa długich serii statków spowodowała wykształcenie wysokowykwalifikowanej profesjonalnej załogi stoczniowej, a także wpłynęła na podniesienie poziomu technicznego budowanych jednostek. Od połowy lat 50. XX powstają w stoczni drobnicowce typu B54 o nośności 10 000 ton – legendarnych 10-tysięczników.

Te nowoczesne jednostki zapoczątkowały nowy rozdział w historii stoczni. Z kolei w 1957 r. rozpoczęto w zakładzie budowę nowoczesnych baz śledziowych typu B62. Były to jednostki niezwykle pracochłonne i skomplikowane pod względem technicznym. Ich budowa była kolejnym potwierdzeniem możliwości produkcyjnych Stoczni Gdańskiej i umiejętności jej pracowników. Kolejnym etapem rozwoju stoczni i jej produkcji była produkcja uniwersalnych trawlerów przetwórci B15. Były to jednostki do połowu i natychmiastowej przeróbki złowionych ryb. Były wyposażone w chłodnie, dzięki czemu – między innymi – mogły przebywać na łowiskach ponad dwa miesiące.

198. Jej udział w krajowym rynku produkcji statków wynosił w końcu lat 50. XX w. 54 %, a w latach 60. XX ponad 40%. G. Kurkiewicz, *op. cit.*, s. 19; Informacje pozyskane od p. mgr. inż. Karola Hajdugi, byłego dyrektora technicznego Stoczni Gdańskiej.
199. Trampy to jednostki, które nie operują w żegludze liniowej na określonych, stałych trasach żeglugowych. Pracują w systemie tzw. trampowym, przewożą ładunek w systemie nieregularnym, dostarczając go w zależności od potrzeb do różnych portów.

Kolejnymi nowymi typami statków były produkowane od końca lat 50. XX w. motorowce do przewozu drewna, tzw. drewnowce oraz zbiornikowce o nośności 19 000 ton. Te ostatnie były największymi statkami produkowanymi wówczas przez polskie stocznie. W 1960 r. Stocznia Gdańska osiągnęła piąte miejsce na świecie w zakresie wielkości wytworzonego tonażu okrętowego²⁰⁰. Pod względem ilości zbudowanych jednostek, zajęła natomiast miejsce pierwsze. W 1961 r. wyprodukowano w stoczni pierwszy wysokoprężny silnik okrętowy o nazwie Gdańsk. Kolejnym krokiem rozwoju stoczni była produkcja baz przetworni rybackich typu B64. Były to jednostki oryginalne i uniwersalne, nie posiadające pierwowzoru w światowym budownictwie okrętowym. Pośród wielu nowoczesnych i innowacyjnych wówczas rozwiązań należy podkreślić poziom elektryfikacji tego typu jednostek. Przewyższały one mocą swojej elektrowni wszystkie statki zbudowane dotychczas w Polsce.



II. 234. Wodowanie, fot. Zbigniew Mirola (1935-2025) - zakładowy fotograf Stoczni Gdańskiej, lata 70. XX w., archiwum ECS

Jak się ocenia, moc zainstalowana na tego typu jednostkach wystarczyłaby do oświetlenia 100-tysięcznego miasta. Na statku zlokalizowany został szpital, jadalnia, kino z wyposażeniem, świetlica, biblioteka, a także warsztat krawiecki, szewski, pracownia fryzjerska, palarnie, laboratorium, a także lądowisko wraz z hangarem dla śmigłowca. Były to najbardziej bodaj skomplikowane pod względem technicznym jednostki produkowane wówczas w kraju. Stocznia Gdańska między innymi dzięki tym statkom wysunęła się na drugie miejsce po Japonii w zakresie budowy jednostek rybackich. Rozwinięciem technicznym bazy B64 był kolejny prototyp, który powstał w Stoczni Gdańskiej – baza rybacka typu B69. Jednostki te zawierały w sobie dwumilionową tonę wyprodukowaną przez Stocznnię Gdańską. Jednocześnie w zakładzie w końcu lat 60. XX w. powstawały kolejne prototypy drobnicowców, tak zwanych paragrafowców. 15 kwietnia 1967 r. stoczni nadano imię Lenina, przywódcy rewolucji bolszewickiej. W końcu lat 60. Stocznia Gdańska nadal była jedną z największych stocznii świata.

200. H. Wojciechowski, *Stocznia Gdańska. Fakty...*, 52; A. Trzeciak, A. Nawrocki, *op. cit.*, s. 34.



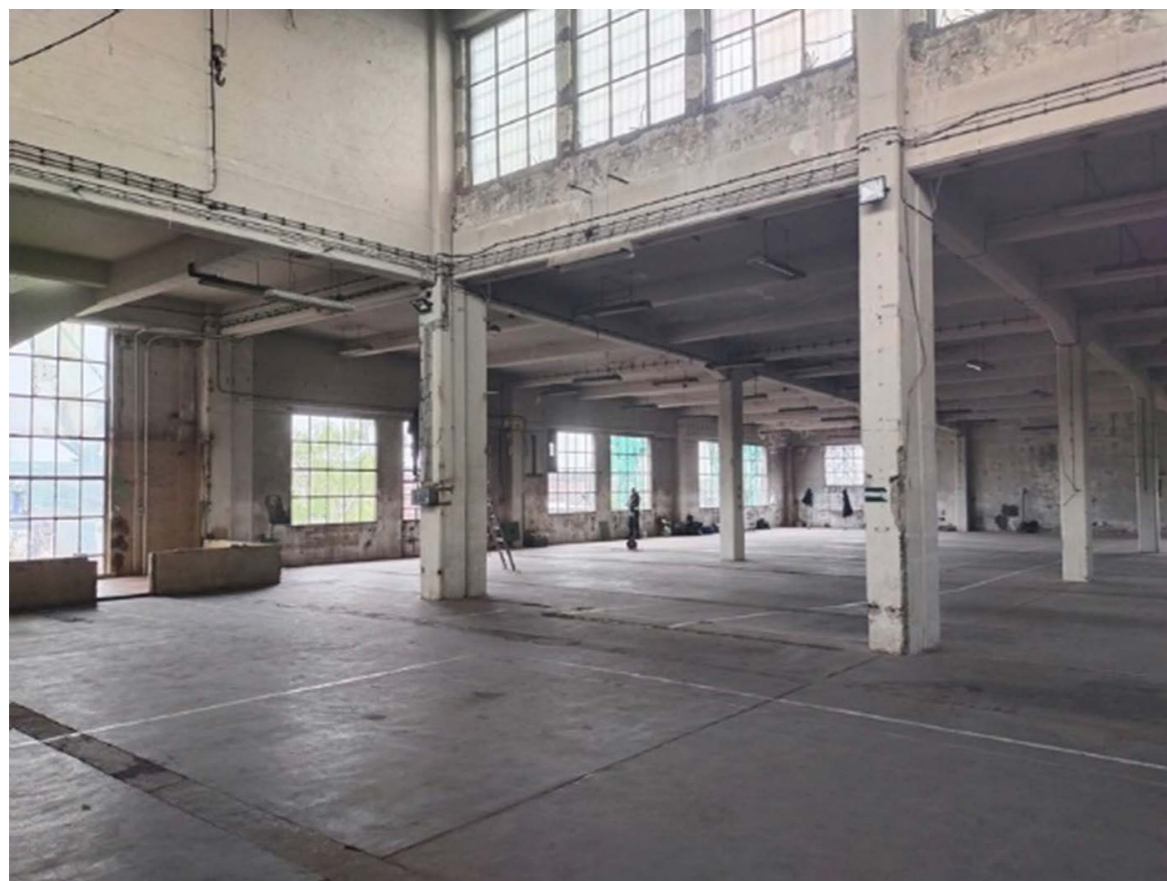
II. 235. Statek Gdańsk zbudowany w Stoczni Gdańskiej, zacumowany przy nabrzeżu portu gdańskiego, fot. K. Kamiński, ok. 1970, karta pocztowa, zbiory autora

W specjalistycznym piśmie morskim „The Journal of Commerce, Shipping and Telegraph” znalazł się taki oto znamieny zapis:

Jeżeli przyznawano by nagrodę międzynarodową państwu, które osiągnęło największy postęp w budownictwie okrętowym w okresie powojennym, to nie ma wątpliwości, że Polska byłaby do niej poważnym pretendentem. Rekord osiągnięty przez stoczniovców polskich, a w szczególności przez Stocznnię Gdańską, jest jednym z sukcesów przemysłowych ostatnich lat.

Cytat powyższy doskonale ilustruje pozycję polskiego przemysłu okrętowego, w szczególności zaś Stoczni Gdańskiej w światowej branży okrętowej. Jednocześnie zakład ten pozostawał producentem wysokiej klasy silników napędu głównego oraz kotłów okrętowych oraz wind okrętowych. Produkcja ta zaspokajała potrzeby wszystkich krajowych stocznii w tym zakresie.

W latach 70. XX w. do produkcji weszły statki rybackie tzw. sejnery tuńczykowe B415 – pierwszy raz konstruowane w Polsce. Rozwijano także produkcję drobnicowców, w tym prototypowego B452 – skomplikowanych jednostek do przewozu tzw. drobnicy: towarów masowych i drewna – oraz bardziej zaawansowanego typu B448. W tym czasie w stoczni powstawały także jednostki do przewozu kontenerów dla państw Ameryki Południowej i Europy Zachodniej oraz statków przeznaczonych do przewozu samochodów i innych platform jezdnych (tzw. ro-rowce). W latach



II. 236. Wnętrze magazynu B Stoczni Gdańskiej (90B) Obecnie cały budynek jest użytkowany jako przestrzeń wystawienniczo-eventowa, w przyziemiu działa duża sala koncertowa (Klub B90), fot. A. Trzeciak, 2023, zbiory autora

80. i 90. Stocznia Gdańska stała się także znanym producentem jednostek zagłowych²⁰¹. W tym czasie jej produkcja zaczęła już jednak spadać, co wiązało się z m.in. z sytuacją polityczną w Polsce. Stocznia została postawiona w stan likwidacji w 1988, co było decyzją polityczną. Nie powiodły się kolejne próby restrukturyzacji zakładu, podejmowane już po 1989 r. Siedem lat później – w 1996 r. Stocznia Gdańska ogłosiła upadłość.

Stocznia Gdańska miała także wymiar społeczny i polityczny. Była miejscem licznych wystąpień robotniczych, protestów i strajków oraz tworzenia nowej kultury politycznej w powojennej Polsce. Stała się areną doniosłych wydarzeń historycznych, które współtworzyła. Tu miały miejsce jedno z pierwszych strajków w powojennej Polsce. Załoga Stoczni brała udział w wystąpieniach politycznych w 1956, 1968 i 1976 r. Tu zaczął się historyczny strajk w 1970 i 1980 r. Podczas tego ostatniego strajku narodził się Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność” – wielki ruch społeczny. Stocznia stała się centrum protestu – strajku generalnego, jaki ogłoszono w kraju po wprowadzeniu w Polsce przez wojskową juntę, tzw. Wojskową Radę Ocalenia Narodowego, stanu wojennego. Stoczniowa załoga brała udział w strajkach 1988 r., których ogólnopolska fala doprowadziła do rozmów Okrągłego Stołu i przemian politycznych w Polsce. Strajki miały miejsce w Stoczni także później i związane były z trudną sytuacją zakładu i procesem jego upadku.

201. Produkcja statków w Stoczni Gdańskiej, [w:] A. Trzeciak, Gdańsk, Stocznia, „Solidarność”..., s. 50–53.



II. 237. Stoczniancy strajkujący w grudniu 1981 r. Na bramie wywieszono medaliony z datami historycznych protestów i przełomów politycznych w Polsce. W każdym z nich brała udział załoga Stoczni Gdańskiej, fot. J. Bałanda-Rydzewski, 1981, archiwum ECS

Rekomendacje

Tym, co definiuje przestrzeń i dziedzictwo Stoczni Gdańskiej, jest spuścizna i unikalny dorobek przemysłowy. Z tymi wartościami związane są wszystkie obiekty Stoczni Gdańskiej (najstarsze omówione w poprzednich rozdziałach), szczególnie te nieliczne już, powstałe po 1945 r. Były to często obiekty o charakterze socjalnym, nazywane „szatniowcami” – szatnie, jadalnie – miejsca spotkań pracowników i powstawania relacji społecznych. To także w takich miejscach zaczynały się często protesty stoczniowej załogi. Przykładami tego typu obiektów są budynki socjalne 287A, 504A. Był nim także zburzony jeszcze w 2025 r. (!) gmach 168A. W gmachu 288A siedzibę miało z kolei kierownictwo stoczniowego Zakładu Budowy Silników, realizującego w sąsiednich, starszych halach produkcję wysokiej klasy silników okrętowych typu Gdańsk oraz innego wyposażenia cenionego w branży okrętowej w kraju i za granicą. Gmach ten, choć surowy w formie, zachowuje cechy architektury modernistycznej – uwagę zwracają pasy okien, przeszklona klatka schodowa – tzw. termometr czy ciekawe betonowe detale. Także dwa inne budynki stanowią niezwykle interesujące przykłady powojennej rodzimej architektury przemysłowej. To duże stacje transformatorowe A9 (347A) oraz B5 (397B).

Wszystkie wspomniane obiekty ze wszech miar godne są zachowania i ochrony. Elementem dziedzictwa industrialnego Stoczni pozostają wszelkie nadal istniejące detale – rozdzielnice prądu, polery, kanały instalacji, nawierzchnie i in., a także historyczne nazwy urządzeń, ulic, oznaczenia wydziałów czy numery budynków. Na stoczniowych gmachach zachowało się wiele tablic z nazwami i numerami czy innych oznaczeń. Warte są one inwentaryzacji, zachowania *in situ* i ochrony.



II. 238. Zachowane powojenne budynki stoczniowe (przełom lat 50.-60. XX w.): transformatorownia A9, fot. A. Trzeciak, 2015, zbiory autora



II. 239. Zachowane powojenne budynki stoczniowe (przełom lat 50.-60. XX w.): główna rozdzielnia elektryczna B5, fot. A. Trzeciak, 2022, zbiory autora

Najistotniejszym elementem dziedzictwa Stoczni jest omawiana wcześniej historyczna rola tego zakładu odegrana podczas powojennych wystąpień społecznych – głównie w Grudniu '70, Sierpniu '80, a także podczas wydarzeń lat 1981–1989.

Rola kolebki Solidarności, wielkiego ruchu wolnościowego. Stocznia Gdańska stała się dzięki niemu rozpoznawalnym na świecie uniwersalnym symbolem polskich i środkowoeuropejskich wolnościowych i pokojowych dążeń oraz mitem założycielskim współczesnej wolnej Polski. Dlatego cały obszar historycznego zakładu i wszystkie jego obiekty, nie tylko te powszechnie rozpoznawalne, mają wyjątkową wartość kulturową i symboliczną. Zawarta jest w nich opowieść o historii najnowszej Europy oraz polskiej drodze do wolności. Należy im szczególna ochrona.

Obok rozpoznawalnych miejsc-symboli, takich jak Brama nr 2, Pomnik Poległych Stoczniovców czy Sala BHP, ważnymi przestrzeniami pamięci w Stoczni pozostają: wspomniany plac przed budynkiem dyrekcji stoczni (128A), tradycyjne miejsce wieców i wystąpień robotniczych, w tym tych bezpośrednio powojennych, hale wydziałów S4 i S5 – warsztatu mechanicznego oraz tzw. hamowni (47A, 28A), gdzie rozpoczął się historyczny strajk w grudniu 1970 r.

W halach wydziałów mechanicznych (późniejszych S4 i S5) dochodziło do protestów i strajków już w latach 1945–1946. Z kolejnymi strajkami w roku 1948 i 1958 związane są szczególnie zachowane budynki oraz teren wielkich wydziałów kadłubowych – K2 i K3. Innymi ważnymi obiektami są: budynek dyrekcji, w którym miały miejsce rozmowy i negocjacje z dyrekcją w 1970, 1971, 1976, 1980 i 1988 r., hala prefabrykacji sekcji kadłuba (3B), jedno z miejsc rozpoczęcia historycznego strajku w 1980 r. oraz jej otoczenie, jak również



II. 240. Transport elementów Pomnika Poległych Stoczniovców 1970, widoczna Brama nr 2 oraz nieistniejące budynki, m.in. stolówki i przychodni stoczniowej, fot. Z. Mirola, 1980, archiwum ECS



II. 241. Blokada Bramy nr 2 Stoczni Gdańskiej po wprowadzeniu stanu wojennego w Polsce. Na pierwszym planie czołg. W tle Pomnik Poległych Stoczniovców 1970, fot. NN, 1981, archiwum ECS



II. 242. Ulice Gdańska podczas protestu w grudniu 1970 r. Widoczne fragmenty wojskowej i milicyjnej blokady, fot. NN, 1970, archiwum ECS

przebieg wyjazdu K1 (okolice blachowni – 4B), gdzie podczas strajku w sierpniu 1980 doszło do pierwszego spotkania strajkujących z dyrektorem Stoczni. Drugie miejsce związane z początkiem tego strajku, znajdujące się poza zasięgiem niniejszego opracowania – na wyspie Ostrów (Holm), to duża hala K5 (299–300C) – jest ona nadal wykorzystywana w produkcji. godne Godne wyakcentowania jest także symboliczne miejsce pierwszego wiecu w sierpniu 1980 r., znajdujące się w bliskim sąsiedztwie ECS-u (obecnie to teren inwestycji firmy Echo Investment przy Drodze do Wolności – stoczniowej ul. Głównej, w rejonie skrzyżowania ze stoczniową ul. Kadłubowców).



II. 243. Stoczniovcy powracający do zakładu z demonstracji ulicznych w grudniu 1970 r. Protestujący zmierzają w kierunku Bramy nr 2, za nimi w tle gmach I Liceum Ogólnokształcącego w Gdańsku, fot. NN, 1970, archiwum ECS



II. 244. Kaski pracowników Stoczni Gdańskiej po pacyfikacji strajku w grudniu 1981, fot. J. Bałanda-Rydzewski, 1981, archiwum ECS

To podczas tego wiecu pierwszy raz publicznie w czasie historycznego strajku przemawiał Lech Wałęsa. Wówczas także ukonstytuował się pierwszy komitet strajkowy Stoczni i zaprezentowane zostały trzy pierwsze postulaty strajkowe. Ważnymi obiektami związanymi z tym strajkiem są Brama nr 1 (zrekonstruowana) i 3 (nieistniejąca), które podobnie jak Brama nr 2 były miejscem spotkań strajkujących z rodzinami, budynek socjalny 504A znajdujący się na Półwyspie Drewnica, w którym redagowano pierwszą listę strajkowych postulatów obejmujących m.in. powołanie niezależnej organizacji związkowej oraz budowę pomnika stoczniovców zabitych w 1970 r., gmach zakładowej straży, gdzie nocowali przedstawiciele komisji ekspertów wspierających MKS (150A). Miejsca związane ze strajkami 1988 roku to z kolei: budynek Dyrekcji Produkcji (132B) – gdzie odbywały się negocjacje z dyrekcją, miejsce, na którym stała stoczniowa stołówka (505A – nieistniejąca) i przestrzeń sąsiadująca z nieistniejącym placem przed budynkiem Biura Projektowo-Konstrukcyjnego.



II. 245. Usuwanie napisu „im. Lenina” z historycznej Bramy nr 2 Stoczni Gdańskiej, fot. J. Bałanda-Rydzewski, 1990, archiwum ECS



II. 246. Strajkujący stoczniowcy idący ul. Narzędziowców podczas protestu w 1988 r. W środku Alojzy Szablewski – szef podziemnej Solidarności Stoczni Gdańskiej, na lewo od niego stoczniowiec i opozycjonista Marian Moćko. W tle, po lewej, budynek stoczniowej remizy, for. J. Bałanda-Rydzewski, 1988, archiwum ECS

Istotne znaczenie mają także ulice stoczniowe, którymi podczas protestów szły pochody strajkujących stoczniowców. Obiektami szczególnej rangi są także gmachy i miejsca (w tym po nieistniejących budynkach) związane z historycznymi postaciami: Lechem Wałęsą (przywódcą strajku w Sierpniu '80 oraz pierwszym przewodniczącym NSZZ Solidarność) – hale wydziałów W4 i MY (86B, 33B – ten ostatni wciąż ozdobiony jest oryginalną tablicą, którą należy zachować) oraz Anną Walentynowicz, działaczką opozycji – budynki wydziałów W3 i W2 (42A, 27B – nieistniejący) oraz tzw. hala Berlin (193B). Z ostatnią postacią związane są ponadto wszystkie trzy stoczniowe bramy (16.08.1980 wraz Aliną Pienkowską i Ewą Ossowską zatrzymywała ona przy nich wychodzących ze stoczni pracowników) oraz nieistniejąca stołówka centralna (505A), gdzie przebywała podczas



II. 247. Strajkujący stoczniowcy i strajkowe dekoracje patriotyczne na murach Stoczni Gdańskiej im. Lenina, fot. L. Szmaglik, 1980, archiwum ECS



II. 248. Praca przy odlewach płaskorzeźb Pomnika Poległych Stoczniowców 1970 w stoczniowej odlewni, fot. J. Ukłejewski, 1980, archiwum ECS

strajków w Grudniu '70 i '81 oraz w Sierpniu '80. Natomiast z postacią legendarnego przywódcy Solidarności wiąże się symboliczne miejsce jego skoku przez mur rankiem 14.08.1980 r. – przy ul. Robotniczej (nr 21, w okolicach stoczniowego obiektu oznakowanego jako 319B).

Niestety fragment stoczniowego muru w tym miejscu został rozebrany w 2018 r. – niefortunnie w roku stulecia odzyskania niepodległości przez Polskę. Miejscem pamięci jest także plac, na którym stał szpital stoczniowy. Trafiły do niego ofiary pacyfikacji strajku w grudniu 1970 r. (136A). Wydziały K3, K1, K2, S4, W3, S3 (obejmujące m.in. budynki 3B, 4B oraz nieistniejące obiekty 2A i 503A, 47A, 41A, 42A, 43A, 34A, 35A) były jednymi z pierwszych, które rozpoczęły strajk w czerwcu 1976 r. Miejscem związanym z tym protestem są także okolice budynku Dyrekcji Produkcji (132B). Wydziały K3, W2 (25, 26, 27B), K1, K2, W3 i wydziały S jako pierwsze wzięły także udział w strajku w maju 1971 r. W proteście tym uczestniczyli m.in. Lech Wałęsa i Anna Walentynowicz.

Wiele stoczniowych obiektów związanych jest z budową pierwszego w bloku komunistycznym monumentu ofiar systemu komunistycznego – Pomnika Poległych Stoczniowców 1970. Są to głównie nieistniejąca modelarnia (102B), gdzie w Sierpniu '80 powstała pierwsza makietka pomnika, nieistniejący budynek Biura Projektowo-Konstrukcyjnego (140B), miejsce opracowania dokumentacji technicznej i miejsce pracy twórcy pierwotnej koncepcji pomnika Bogdana Pietruszki oraz współpracującego z nim architekta Wiesława Szyślaka, odlewnia oraz formiarnia (37A–38A), gdzie powstały modele i odlewy płaskorzeźb pomnika autorstwa małżeństwa Peplińskich, blachownia (4B), gdzie przygotowywano blachy na pomnik oraz hale trzech wydziałów kadłubowych K3, K2, K5 (3B, nieistniejąca 504A i znajdująca się na Holmie 300C), w których wykonano poszczególne krzyże.



II. 249. Akwarela Rafała Roskowińskiego powstała z okazji trzydziestej rocznicy narodzin Solidarności. Ukazuje Lecha Wałęsę – lidera strajku w Stoczni Gdańskiej w sierpniu 1980 r. i pierwszego przewodniczącego NSZZ Solidarność oraz znak Związku, 2010, archiwum ECS

Depozytariuszami pamięci o Solidarności na terenie stoczni są:
zarządzana przez NSZZ Solidarność Sala BHP oraz Europejskie Centrum Solidarności.



II. 250. Fragment wystawy "Jest jedna Solidarność" otwartej w Sali BHP Stoczni Gdańskiej 24 sierpnia 2010. Sala, w której podpisano Porozumienia Sierpniowe, została ponownie oddana do użytku po 4-letnim remoncie. fot. J. Pinkas, źródło: gdansk.pl

II. 251. Obok: Plac Solidarności, po lewej gmach Europejskiego Centrum Solidarności, za nim, w głębi historyczny budynek dyrekcji. Za Bramą nr 2 widoczne kompozycje krajobrazowe odtwarzające zarysy nieistniejących budynków przychodni i stołówki oraz instalacja w formie wagonu ustawionego na boczniczy, fot. J. Zulewski, 2024, zbiory BAM



7 Wytyczne szczegółowe

I. Ochrona dziedzictwa Stoczni Gdańskiej²⁰²

1. Ochrona i zachowanie w historycznym kształcie:
 - a. obiektów architektury, szczególnie powstałych po 1945 r., będących przykładami rodzimej architektury przemysłowej oraz świadkami powojennej historii (w tym m.in. ostatniego stoczniowego baru) – ich zniknięcie doprowadzi do zachowania w przestrzeni historycznej Stoczni Gdańskiej rozbudowanego zespołu przemysłowego złożonego z czterech komponentów:
 - niemieckiej rządowej stoczni wojennej z okresu wilhelmińskiego kolonializmu (Stoczni Cesarskiej, 1871–1918),
 - niemieckiej stoczni prywatnej o charakterze cywilno-wojskowym (Stoczni Schichaua, 1889–1939),
 - a jednocześnie dwóch niemieckich nazistowskich stoczni wojennych z okresu II wojny światowej (Danziger Werft, Schichau Werft), specjalizujących się w produkcji U-Bootów, co wygeneruje konflikt symboliczny z wartościami reprezentowanymi przez powojenną Stocznnię Gdańską – kolebkę pokojowego, społecznego ruchu i związku zawodowego Solidarność oraz Gdańsk – definiujący się jako „miasto wolności i solidarności”; obecnie obiekty powstałe po 1945 nie mają pełnej ochrony prawnej,
 - b. elementów przemysłowej infrastruktury stoczniowej:
 - pochylni z przedpolami – kompletnych na Obszarze B oraz zachowanych ich elementów na Obszarze A – w tym m.in. baseny pochylni A1 i A2,
 - nabrzeży wyposażeniowych,
 - urządzeń hydrotechnicznych – takich jak Basen Dokowy i Basen Wyposażeniowy, Pirs Wyposażeniowy, most na wyspę Ostrów,
 - historycznych elementów organizacji przestrzeni
 - siatek ulic, a tym samym historycznych ciągów komunikacyjnych i technologicznych wraz z uzbrojeniem (podpunkt d.),
 - placów – np. Placu Porozumienia Gdańskiego czy placu przed

202. Duża część obiektów stoczniowej architektury znajduje się w Rejestrze Zabytków. Nie chroni on jednak obiektów powstałych po 1945 r. Rozbiórki stoczniowych budynków miały miejsce za zgodą Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków jeszcze w roku 2025.

- nieistniejącym budynkiem Biura Projektowo-Konstrukcyjnego, będących m.in. miejscami robotniczych protestów,
 - terenów składowych – takich jak skład rur na Obszarze B czy plac/skład kompletacyjny za halą 3B,
 - przemysłowych podwórek – np. między halami 47A i 34A czy między halami 94–98–99B, 86B, 87B i 97B); torowisk, bruków, estakad),
- c. urządzeń zewnętrznych, takich jak suwnice zewnętrzne, żurawie przypochylniowe, jedyny zachowany żuraw przypochylniowy-estakadowy na Obszarze B²⁰³, żuraw na składzie rur czy żuraw przy przedpolu pochylni A1, przy magazynie mebli 151A,
 - d. elementów przemysłowego uzbrojenia przestrzeni zewnętrznych oraz mniejszych obiektów – takich jak bruki, torowiska, estakady gazów technicznych czy pochylni, kanały instalacji, polery cumownicze, rozdzielnice prądu i in.; wiele z nich może być w przyszłości wykorzystane jako ekspozytory – nośniki treści informacyjnych czy promocyjnych w zakresie dziedzictwa i historii Stoczni,
 - e. elementów militarnej spuścizny jako „dziedzictwa kłopotliwego” – jak schron 180A w sąsiedztwie remizy, schron pod budynkiem magazynu mebli 151 i poza jego obrysem, jednoosobowy bunkier z ul. Elektryków²⁰⁴ i in.²⁰⁵,
 - f. elementów wyposażenia budynków – takich jak suwnice wewnętrzne czy prasa z wieku XIX, znajdująca się w budynku kuźni (36A) i in.,
 - g. historycznej zieleni – m.in. szpalerów stoczniowych topoli i in.²⁰⁶,
 - h. symboli związanych z dawnymi systemami oznaczeń obiektów stoczniowych i nowych elementów graficznych
 - niemieckich napisów określających funkcje obiektów: takich jak *Torpedolagerhaus*, *Maschinenbauwerkstatt*, *Tischlerei* i in., np. na budynkach 131A, 49A, 37A i in.,
 - oznaczeń literowych schronów przeciwlotniczych z okresu II wojny światowej (*LSR – Luftschutzraum*), np. na budynku 132B,
 - powojennych tablic i oznaczeń na murach z symbolami wydziałów stoczniowych,
 - tablic z nazwami stoczniowych ulic i in.,
 - haseł BHP,
 - innych oznaczeń obecnych w przestrzeni Stoczni – np. oznaczeń rurociągów gazów technicznych,
 - i. oryginalnych grafik czy murali – propagandowych (np. na budynkach 89A czy 48B), ale także powstałych po 1989 r. jako komentarz artystyczny – które wpisały się już w historyczną przestrzeń i stały elementem lokalnego dziedzictwa.

Uwaga! Elementy wskazane w punkcie I/1/g–h powinny zostać zewidencjonowane, opisane i zebrane w formie katalogu²⁰⁷.

203. Jest to obecnie własność Miasta Gdańska.

204. To jedyny taki obiekt zachowany na terenie Stoczni. Jeszcze kilka lat temu było ich więcej.

205. Inne schrony znajdują się pod budynkami np. 3B, 132B, 90B, 33B, czy urządzeniami np. pochylniami B.

206. Zagadnienie historycznej zieleni na terenie Stoczni Gdańskiej omówione zostało w publikacji B. Lipińskiej we współpracy z N. Karmowską i N. Cygan: *Młode Miasto i Polski Hak. Formy i układy zieleni. Przegląd historyczny*, Gdańsk 2023.

207. Wiele pozostałych elementów materialnej spuścizny zostało ujęte w ewidencji zrealizowanej przez ECS w latach



II. 252. Wyburzenie szpitala Stoczni Gdańskiej. Z tego miejsca przekazana została telefonicznie środowiskom opozycyjnym w kraju pierwsza informacja o historycznym strajku w Stoczni Gdańskiej w sierpniu 1980 r. W 1990 r. Lech Wałęsa przekazał na stoczniowy szpital pieniądze z przyznanej mu Pokojowej Nagrody Nobla. Gmach rozebrano w 2022–23 r., fot. A Trzeciak, 2023, zbiory autora

2. Ochrona historycznych nazw i symboli stoczniowych, takich jak:

- a. nazwy ulic stoczniowych – np. ul. Malarzy, Elektryków, Narzędziowców, Krótka, Odlewników, Monterów, Wyposażeniowców, Kooperantów, Kotlarzy, Ślusarzy, Rurarzy, Kadłubowców, Przy Pirsie, 27 grudnia 1965, Aleja Alego i in.²⁰⁸,
- b. nazwy budowli hydrotechnicznych, urządzeń i miejsc – np. Półwysep Drewnica, Nabrzeże Poremontowe, Nabrzeże Drewnica, Basen Dokowy, Basen Wyposażeniowy, Pirs Wyposażeniowy, pochylnie półdokowe A1 i A2, pochylnie B1, B3, B5, skład rur, żuraw półbramowy, żuraw bramowy wypadowy,
- c. funkcjonalne nazwy budynków wskazujących na ich przemysłową funkcję – np. blachownia, kadłubownia, trasernia, narzędziownia, ślusarnia, hartownia, kuźnia, formiernia, mechaniczny centralny, skład mebli i in.,
- d. stoczniowe numery ewidencyjne budynków, będące innymi formami ich identyfikacji (np. narzędziownia to budynek nr 49A, hartownia = 50A, magazyn B = 90B).

Uwaga! Elementy wskazane w punkcie I/2/a–d powinny zostać zewidencjonowane, opisane i zebrane w katalog, który stanie się m.in. wzornikiem historycznego liternictwa i grafiki.

2013–2014. Wymaga ona aktualizacji.

208. Część z nich jest już chroniona prawnie poprzez wpisy do Rejestru Zabytków oraz Gminnej Ewidencji Zabytków

W związku z faktem, iż część historycznych nazw jest już chroniona prawnie poprzez wpis do Rejestru Zabytków²⁰⁹ oraz Gminnej Ewidencji Zabytków²¹⁰, konieczne jest rozszerzenie wpisów o nazwy nimi nieobjęte.

II. Przywracanie opraw przestrzennych i architektonicznych ważnych miejsc

1. Odtworzenie w oparciu o parametry dotyczące wysokości historycznej zabudowy i jej obszaru ważnych historycznie miejsc i przestrzeni – jak Plac Porozumienia Gdańskiego czy plac przed budynkiem Biura Projektowo-Konstrukcyjnego – m.in. miejsc historycznych robotniczych wieców i wystąpień społecznych.

III. Zarządzanie dziedzictwem

1. Stworzenie podmiotu zarządzającego różnorodną spuścizną kulturową i historyczną Stoczni Gdańskiej, posiadającego kompetencje merytoryczne szczególnie w zakresie dziedzictwa kultury przemysłowej obszaru, jak również w zakresie interpretacji, animacji i promocji tej spuścizny. Role tę spełniać mogłaby placówka muzealna lub paramuzealna, specjalizująca się w dziedzictwie przemysłowym Stoczni Gdańskiej. Powołanie podobnej placówki postulowane jest od ponad 20 lat. Idea ta powróciła w latach 2020–2021 podczas prac nad wnioskiem o wpis Stoczni Gdańskiej na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Obecnie istniejące instytucje i organizacje pozarządowe, jak Instytut Pamięci Narodowej, Europejskie Centrum Solidarności, Instytut Dziedzictwa Solidarności czy Fundacja Promocji Solidarności, nie koncentrują się w swojej pracy w pełni na spuściznie Stoczni Gdańskiej. Również programowo nie zajmują się dziedzictwem industrialnym. Działania z zakresu dziedzictwa Stoczni są nieskoordynowane, pozostawiają na marginesie cały obszar zagadnień związanych z dziedzictwem industrialnym i społecznym sprzed roku 1970.
2. Działania w zakresie zarządzania dziedzictwem Stoczni, jego interpretacji i popularyzacji powinny być stałym elementem dialogu dotyczącego sposobów zagospodarowywania obszaru oraz procesu jego transformacji, przyszłego funkcjonowania i promocji. Przedstawiciel jednostki zarządzającej dziedzictwem Stoczni Gdańskiej powinien być stałym członkiem zajmujących się tym gremiów.

209. W Rejestrze Zabytków znajdują się m.in. nazwy stoczniowych ulic: Wyposażeniowców, Narzędziowców, Odlewników, Krótka, Dokowa oraz nazwa własna: Nabrzeże Poremontowe. Co ciekawe, znajduje się w nim także m.in. wnętrze Basenu Dokowego, ale już nie jego nazwa, która z kolei wpisana została do Gminnej Ewidencji Zabytków. Patrz kolejny przypis. Rejestr Zabytków dostępny jest na stronie Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Gdańsku: Rejestr zabytków nieruchomości « PWKZ; Kopia-rejestr-zabytków-nieruchomych-A-stan-na-dzień-15.01.2026-002.xls (dostęp: 15.01.2026).

210. W gminnej ewidencji znajdują się np. nazwy stoczniowych ulic: Kooperantów, Wyposażeniowców, Narzędziowców, Odlewników, Krótka, Dokowa oraz nazwy własne: Basen Dokowy, Nabrzeże Poremontowe. GMINNA EWIDENCJA ZABYTEKÓW OBIEKTÓW I OBSZARÓW Z TERENU DAWNEJ STOCZNI GDAŃSKIEJ wg stanu na dzień 04 września 2024 r., poz. 74; 2024-09-04-GEZ-objekty-i-obszary-z-terenu-dawnej-Stoczni-Gdańskiej.xlsx (dostęp: 15.01.2026).

IV. Badania, interpretacja i popularyzacja dziedzictwa

1. Kontynuowanie specjalistycznych, wieloaspektowych badań przestrzeni, dziedzictwa i historii Stoczni Gdańskiej – w tym kontynuacja badań architektonicznych, funkcjonalności przemysłowej terenu i obiektów, dorobku produkcyjnego kolejnych zakładów stoczniowych, badań historycznych i społecznych czy badań z zakresu dziedzictwa niematerialnego, podjęcie badań z zakresu typologii industrialnej infrastruktury Stoczni – nabrzeży, urządzeń, torowisk i in.
2. Kontynuacja współpracy z przedstawicielami środowisk byłych pracowników Stoczni Gdańskiej – w tym realizacja projektów notacyjnych w celu poszerzenia bazy wiedzy nt. spuścizny industrialnej i wolnościowej Stoczni Gdańskiej, w tym jej dziedzictwa niematerialnego²¹¹.

V. Nowe nazwy w historycznym obszarze Stoczni Gdańskiej

1. Opracowanie strategii nadawania nowych nazw oraz wypracowanie mechanizmów konsultacji w zakresie ich doboru, tak by nie wchodziły one w konflikt znaczeniowy z naczelnymi ideami reprezentowanymi przez Stocznnię Gdańską oraz wpływały na podniesienie kulturowej spójności obszaru i były nośnikami istotnych społecznie treści.²¹²
2. Dążenie do nadawania nowym przestrzeniom publicznym (a także niepublicznym), ulicom, placom, itp. nazw związanych przede wszystkim z tradycją wolnościowo-solidarnościową oraz przemysłową spuścizną powojennej Stoczni Gdańskiej²¹³.

VI. Systemy identyfikacji wizualnej oraz informacji historycznej, zabytkowe i współczesne obiekty małej architektury nawiązujące do historii obszaru

1. Opracowanie i wdrożenie spójnego, obejmującego cały obszar Stoczni Gdańskiej systemu identyfikacji wizualnej, opartego o stoczniowe wzory lub industrialne inspiracje.
2. Stworzenie w przestrzeni miasta systemu naprowadzania – drogowskazów do historycznej Stoczni Gdańskiej, znanej na świecie kolebki Solidarności i polskiej wolności. W przestrzeni miejskiej znajdują się obecnie jedynie drogowskazy do Stoczni Cesarskiej, symbolizujące niemiecką spuściznę militarystyczną i kolonialną²¹⁴.
3. Odtworzenie w oparciu o istniejące wzory i stworzony katalog niezachowanych tablic z nazwami stoczniowych ulic, obiektów, numerów wydziałów czy historycznych ewidencyjnych numerów budynków i in.

211. Notacje z pracownikami Stoczni Gdańskiej znajdują się m.in. w archiwach Instytutu Pamięci Narodowej, Muzeum Gdańska, Europejskiego Centrum Solidarności czy Instytutu Dziedzictwa Solidarności.

212. Obecnie wiele nowych nazw, takich jak: Stocznia Cesarska, Dok Cesarski, Przystań Cesarska, Montownia (Hala) U-Bo-otów, Plac Dyrekcji, nawiązuje i akcentuje raczej wątki imperialistyczno-kolonialnej, nazistowskiej czy komunistycznej historii miejsca. Powyższe nazwy – element promocji inwestycji – silnie zapisują się w świadomości mieszkańców Gdańska jako coś wyłącznie atrakcyjnego, związanego często z rozrywką i rekreacją. Obecnie w wielu miastach krajów związanych z totalitarną oraz kolonialną lub imperialistyczną przeszłością nazwy o takim charakterze ulegają raczej zmianie lub uzyskują właściwą, krytyczną informację.

213. Wspominanym już przykładem jest nazwa: Plac Porozumienia Gdańskiego, nadana urzędowo placowi przed budynkiem dyrekcji Stoczni Gdańskiej. Innymi ciekawymi przykładami nawiązywania do tradycyjnych nazw stoczniowych są: 100cznia, Ulica Elektryków – powielająca historyczną, stoczniową nazwę ulicy, czy nazwa klubu B90 – będąca przetworzeniem alfanumerycznego stoczniowego symbolu ewidencyjnego budynku, w którym klub jest zlokalizowany – 90B.

214. Stocznia Cesarska w Gdańsku, podobnie jak inne niemieckie stocznie cesarskie, nie istnieje formalnie od upadku

4. Spójne oznakowanie obiektów historycznej Stoczni Gdańskiej nośnikami informacji zawierającymi podstawowe dane nt. poszczególnych budowli, takie jak: nazwa (nazwy), historyczny numer ewidencji stoczniowej, funkcja przemysłowa, data powstania, informacja o ważnych wydarzeniach historycznych szczególnie po 1945 r. – strajkach, protestach, negocjacjach czy związkach z postaciami historycznymi²¹⁵. Nośniki informacyjne mogą stać się podstawą do wpisywania w przestrzeń Stoczni różnorodnych tematycznych tras zwiedzania (np. w celu utrwalenia w przestrzeni schematu technologicznego budowy statków, zachowania pamięci o ważnych wydarzeniach czy postaciach historycznych) czy indywidualnego odkrywania obszaru Stoczni. Mogą one stać się także nośnikami informacji krytycznej dotyczącej spuścizny II i III Rzeszy niemieckiej i „dziedzictwa kłopotliwego”, jak również sposobem przywołania pamięci zatartej lub wskazania miejsc pamięci o ofiarach militarystyki, nazizmu czy komunizmu.
5. Odwzorowanie historycznych granic Stoczni Gdańskiej z czasu narodzin Solidarności przy wykorzystaniu fragmentów historycznych murów, bram, a także zróżnicowanych materiałów chodnikowych czy naniesionych linii itp.
6. Pozostawienie in situ zachowanych urządzeń stoczniowych, stanowiących ważny element tożsamości miejsca – tj. suwnic zewnętrznych, żurawi nabrzeżowych, przypochniowych, estakadowego-nabrzeżowego na Obszarze B, dźwigu na składzie rur czy kolejnego na przedpolu pochylni A1 – na terenie Mlecznego Piotra – obok magazynu mebli 151A.
7. Pozyskanie w porozumieniu z instytucjami muzealnymi, właścicielami terenu lub poprzez zakup oryginalnych obiektów stoczniowych, urządzeń itp. lub do nich nawiązujących i uzupełnienie nimi przestrzeni jako obiektami małej architektury o charakterze stoczniowym²¹⁶. Należy rozważyć – w porozumieniu z Narodowym Muzeum Morskim i Muzeum Gdańskie – relokację na teren Stoczni większych zabytkowych obiektów – jak statek muzeum Sołdek, wyprodukowana w Stoczni Gdańskiej pierwsza pełnomorska jednostka zbudowana w Polsce po wojnie, symbol narodzin polskiego przemysłu okrętowego – czy unikalne, pochodzące z terenu Stoczni Gdańskiej fragmenty kadłuba sztywnego niemieckiej jednostki podwodnej, znajdujące się obecnie na terenie Twierdzy Wisłoujście. Wszystkie takie obiekty zaopatrzone w opisy stanowiąc będą uatrakcyjnienie przestrzeni miejskiej, zachowają przy tym duży walor poznawczy.
8. Urozmaicenie przestrzeni Stoczni nowymi elementami nawiązującymi do historii miejsca – np. instalacjami przestrzennymi, makietami sławnych jednostek zbudowanych w Stoczni, słynnych urządzeń – np. żurawi i in. W zakres tego postulatu wchodzi także uregulowanie kwestii związanych z lokalizacją rzeźb Grzegorza Klamana – tzw. "Bram", elementów pozostałych po wystawie "Drogi do wolności".
9. Stworzenie spójnego systemu mebli miejskich nawiązujących do przemysłowego charakteru i powojennego wzornictwa obecnego w Stoczni.

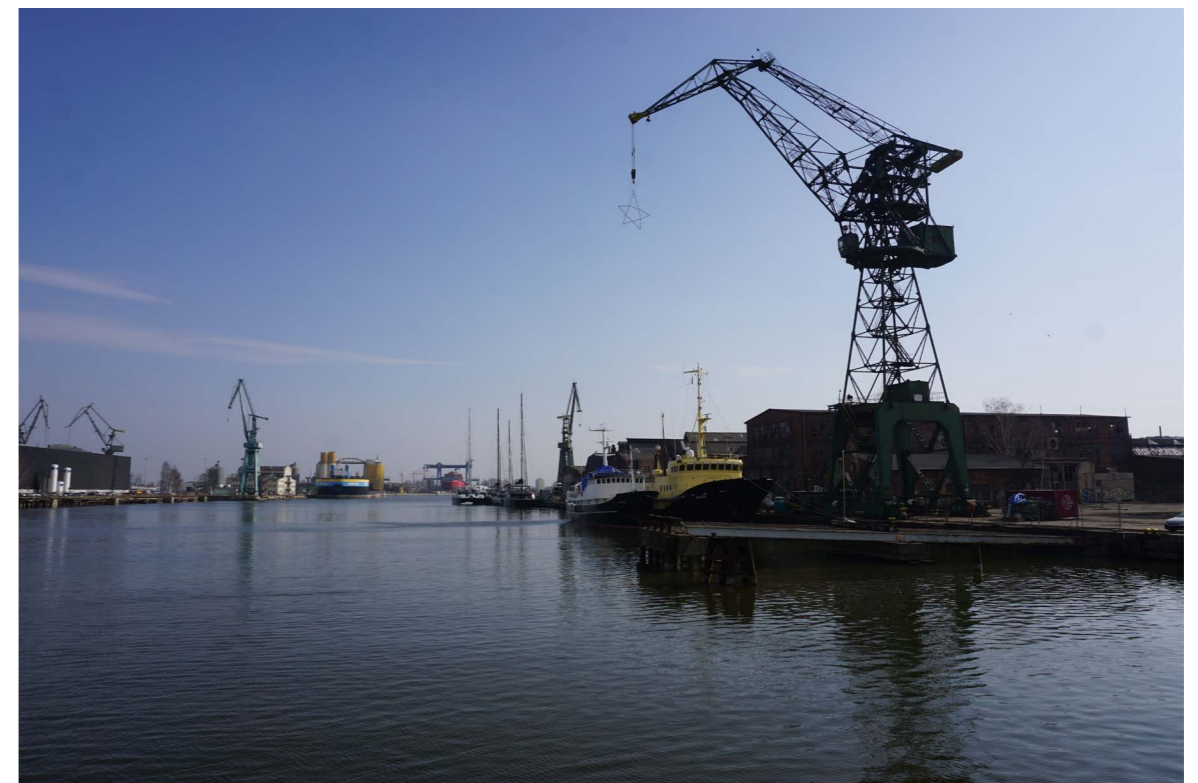
II. 253. Obok: Grupa rzeźbiarska "Rozbitkowie", Czesław Podleśny, 2019 ustawiona w pozostałościach pochylni wydźziału K2, fot. W. Chmielewski, 2026, zbiory BAM

²¹⁵. Obiektem oznakowanym tablicą jest tzw. warsztat Wałęsy w budynku 86B.

²¹⁶. Obiekty o takim charakterze – np. zabezpieczone podczas rozbiórek – znajdują się w zasobach gdańskich placówek muzealnych (np. ECS-u, NMM). Na terenie Stoczni eksponowana była w takim charakterze m.in. masywna dziurowana płyta z wręgowi, prawdopodobnie jedyna, która zachowała się na terenie historycznego zakładu.



8 Zakończenie



II. 254. Panorama nabrzeża dawnej Stoczni Cesarskiej z zachowanym żurawiem M3 udostępnionym do zwiedzania jako punkt widokowy, fot. W. Chmielewski, 2026, zbiory BAM

Powstająca nowa dzielnica Gdańska, która zaczyna funkcjonować na terenach m.in. dawnej Stoczni Gdańskiej, będzie łączyć w sobie wszystkie niezbędne funkcje, w jakie powinna być wyposażona przestrzeń miejska. Należy jednak pamiętać, że przestrzeń ta istotnie różni się od innych. Teren Stoczni Gdańskiej to obszar niezwykle cenny pod względem kulturowym. Jedną z funkcji tej przestrzeni powinna być dbałość o pamięć, która stanowi jedną z najważniejszych potrzeb społecznych. Jest to tym bardziej istotne, że straty w zakresie dziedzictwa kulturowego, jakie do tej pory poniosła Stocznia, są bardzo duże. Można zaryzykować stwierdzenie, że Stocznia Gdańska utracona została kilkakrotnie.

Po pierwsze upadła jako zakład produkcyjny – jeden z najważniejszych zakładów wybrzeża gdańskiego i Polski, kolebka Solidarności i polskiej wolności. Po drugie: rozproszaniu uległa załoga



II. 255. Kratownica estakady rurociągów zachowana u wylotu ul. Elektryków, fot. W. Chmielewski, zbiory BAM

II. 256. (po prawej) kładka nawiązująca do form dawnych estakad w nowym zespole zabudowy ul. Doki, 2026, fot. jw.

stoczniowa, która tworzyła ten zakład i przez dekady wytwarzała liczne, niezwykle skomplikowane jednostki pływające w liczbie około 1000 sztuk. Były one przez lata wizytówką samej stoczni, a także Gdańska i Polski. Kolejną niepowetowaną stratą są ubytki materialnej i architektonicznej tkanki historycznego zakładu. Wiele budynków zostało, zwłaszcza w ostatnich 15-20 latach, rozebranych, przez co zatarł się charakterystyczny kod i wyraz tego miejsca jako przestrzeni przemysłowej. Szacuje się, że rozebrana została około połowa budynków stoczniowych. Zniknęło także wiele elementów stoczniowej infrastruktury – tj estakady rurociągowe, torowiska, rozdzielnice prądu, bruki, mniejsze obiekty. Nie przetrwały nawet charakterystyczne pokrywy studzienek kanalizacyjnych z nazwą zakładu. Pamiętały one jeszcze okres międzywojenny. Rozproszona została ponadto spuścizna zgromadzona w budynku z historyczną Salą BHP, mieszczącą swego czasu ekspozycję muzealną obejmującą wiele interesujących obiektów związanych z historią Stoczni. Niewielka część tej spuścizny ocalona została między innymi przez pracowników Fundacji Promocji Solidarności, Narodowego Muzeum Morskiego czy Europejskiego Centrum Solidarności, w tym także piszącego te słowa. Część drobnych przedmiotów – narzędzi czy modeli statków – zabezpieczona została przez te instytucje i organizacje. Część trafiła na prowadzone przez nie ekspozycje.

Na koniec powiedzieć trzeba o istotnym ubytku materialnego dziedzictwa przemysłowego Gdańska. Stanowiło je wyposażenie techniczne poszczególnych hal i warsztatów stoczniowych. Były to specjalistyczne maszyny i urządzenia pochodzące z różnych okresów historii stoczni. Przykładem może być budynek stoczniowej kuźni, który jeszcze kilka lat temu funkcjonował i był wyposażony w komplet urządzeń kuźniczych powstałych w różnym czasie i pracujących jeszcze w historycznej stoczni. Dziś poza dużą prasą kuźniczą, znajdującą się w tym budynku nie zachowały się żadne elementy wyposażenia tego warsztatu. Podobna sytuacja dotyczy innych hal i przestrzeni produkcyjnych stoczni. Jak można sądzić, spuścizna ta została utracona niemalże w 100%, nie licząc wspomnianej prasy kuźniczej i kilku suwnic halowych. Z pewnością wiele z urządzeń wykorzystywanych dawniej w Stoczni Gdańskiej stanowić mogłoby uzupełnienie wystroju adaptowanych do nowych funkcji obiektów industrialnych lub trafić do placówek muzealnych.





II. 257. Martwa Wisła - widok z mostu pontonowego w kierunku zespołu pochylni d. Stoczni Schichaua (dźwigi Kone, obecnie stocznia Karstensen, po lewej,) i nabrzeża wyspy Ostrów (Holm, dwa żurawie kratownicowe, obecnie stocznia SAFE, po prawej), fot. W. Chmielewski, zbiory BAM



GDAŃSK

STUDIA
MATERIAŁY
ANALIZY