

**Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu
im. Jędrzeja Śniadeckiego
w Gdańsku**



Bartosz Gondek

***Turystyczno-rekreacyjno-sportowa infrastruktura
kurortów Gdańska i Sopotu w latach 1871–1945
w perspektywie historycznej***

Promotor pracy

dr hab. Renata Urban, prof. US

Gdańsk 2024

Spis treści

Wstęp	5
Rozdział I Ewolucja Gdańska i Sopotu w kierunku rozwiniętych miejscowości nadmorskich do 1871 roku	20
1. Rozwój obyczajów kąpielowych w Europie od starożytności do początków wypoczynku nad Zatoką Gdańską.....	20
2. Geneza i początki aktywnego wypoczynku w Gdańsku do 1871 roku	27
3. Sopot jako wieś letniskowa i w początkowym okresie rozwoju kąpieliska (do 1871 roku)	46
Rozdział II Uwarunkowania polityczne i społeczno-administracyjne rozwoju Gdańska i Sopotu w drugiej połowie XIX i na początku XX wieku.....	51
1. Geneza i rozwój państwa pruskiego i Drugiej Rzeszy Niemieckiej do pierwszej wojny światowej	51
2. Wpływ rewolucji przemysłowej i wzrostu zamożności społeczeństwa na czas wolny, turystykę, rekreację i sport w Prusach, w drugiej połowie XIX wieku	54
3. Lokalna administracja pruska w kontekście jej wpływu na rozbudowę infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej Gdańska i Sopotu.....	58
4. Organizacje i stowarzyszenia wspierające oraz animujące rozwój rekreacji, turystyki, a także sportu w Gdańsku i Sopocie	60
5. Rola niemieckiej rodziny panującej Hohenzollern w rozwoju kurortów Gdańska i Sopotu	64
6. Drugie Wolne Miasto Gdańsk i Trzecia Rzesza – infrastruktura turystyczna, rekreacyjna i sportowa w cieniu nazizmu nad Zatoką Gdańską	68
Rozdział III Turystyczno-rekreacyjno-sportowa infrastruktura centralnych dzielnic miasta Gdańska w latach 1871–1945	73
1. Najważniejsze obiekty rekreacyjne i sportowe centralnych dzielnic miasta	73
2. Transport i komunikacja	105
3. Baza hotelowo-gastronomiczna i rozrywkowa jako zaplecze turystyczne, rekreacyjne i sportowe	127
4. Turystyczno-rekreacyjno-sportowe zaplecze centralnych dzielnic Gdańska do 1939 roku w kontekście korzystania z niej przez Polaków	134

5. Turystyka i rekreacja we wschodniej części Zatoki Gdańskiej pod dyktamem NSDAP.....	141
6. Gdańsk jako centrum spójnego produktu turystycznego i rekreacyjnego	149
 Rozdział IV Infrastruktura turystyczna, sportowa i rekreacyjna Brzeźna, Nowego Portu, Stogów, Westerplatte i Pruszcz Gdańskiego	153
1. Brzeźno jako kąpielisko morskie od II połowy XIX wieku do 1945 roku	153
2. Nowy Port – dzielnica między letniskami.....	160
3. Miejskie kąpielisko Stogi	164
4. Kąpieliska na Westerplatte i Wisłoujściu.....	167
5. Pruszcz Gdański – nie tylko lotnisko.....	168
 Rozdział V Oliwa i Jelitkowo jako luftkurort i spokojne kąpielisko.....	173
1. Rozwój Oliwy jako luftkurortu.....	173
2. Jelitkowo – kuracyjno-plażowe letnisko Oliwy.....	185
 Rozdział VI Turystyczno-rekreacyjno-sportowa infrastruktura miasta Sopotu w latach 1871–1945	190
1. Rozwój Sopotu jako miejscowości o charakterze kuracyjnym od 1871 roku do uzyskania praw miejskich.....	190
2. Sopot jako Weltbad (1901–1939) – miasto kurort i jego turystyczno-rekreacyjno-sportowa infrastruktura do wybuchu drugiej wojny światowej	193
3. Polskie inwestycje turystyczne, rekreacyjne i sportowe w Sopocie do 1939 roku...227	
4. „Wojenne kąpielisko” po wcieleniu do Trzeciej Rzeszy (1939–1945).....	235
 Zakończenie.....	240
Aneks.....	250
Bibliografia.....	256
I. Źródła.....	256
II. Opracowania.....	269
Streszczenie w języku polskim	284
Streszczenie w języku angielskim.....	287
Indeks nazwisk	289
Wykaz skrótów	298
Spis fotografii.....	300

Wstęp

Już w starożytności zwracano uwagę na korzyści gospodarcze płynące z tytułu przyjazdów turystycznych, jednak dopiero od początku XIX wieku można zaobserwować zjawisko kształtowania się gospodarki turystycznej i obszarów o rozwiniętej funkcji rekreacyjnej we współczesnym tego słowa znaczeniu. Właśnie w XIX stuleciu dział usług turystycznych zaczęto określać mianem „przemysłu turystycznego”¹.

Jak zauważył A. Kowalczyk, do pierwszej połowy XIX wieku turystyka miała charakter wybitnie elitarny. Dopiero rozbudowanie przemysłu i urbanizacja, a przede wszystkim podniesienie poziomu życia (powstanie klasy średniej), rozpowszechnienie środków transportu (zwłaszcza kolejnictwa) i wzrost zasobów wolnego czasu, zainicjowały rozwój turystyki². Jednym z najistotniejszych elementów wpływających na podniesienie atrakcyjności turystycznej regionów oraz rozbudowę bazy i umocnienie funkcji turystycznej była kolej. Po 1863 roku, kiedy ten rodzaj transportu dotarł na Lazurowe Wybrzeże, na tym obszarze nastąpił wyraźny wzrost liczby turystów. Podobny proces zauważono w brytyjskim Brighton. Mimo że miejscowość ta już od 1730 roku była popularnym kąpieliskiem, dopiero w 1841 roku, kiedy Brighton uzyskało połączenie kolejowe z Londynem, zwiększeniu uległy zarówno liczba ludności miejscowości (w latach 1841–1851 aż o 41%), jak i napływ kuracjuszy³. Podobne zjawisko lawinowego rozwoju miejscowości w związku z uruchomieniem połączenia kolejowego, nastąpiło od 1870 roku w Sopocie. Drugim elementem, który w istotny sposób wpłynął na gwałtowną rozbudowę miejscowości wypoczynkowych w drugiej połowie XIX wieku, było powstanie pierwszych przedsiębiorstw turystycznych.

Za początek turystyki zorganizowanej uważa się dzień 5 lipca 1841 roku, kiedy Thomas Cook, stolarz i nauczyciel szkółki niedzielnej z Leicester, urządził dla 570 mieszkańców Loughborough ekskursje na wiec jednego z modnych wówczas i zakładanych w każdej większej miejscowości, towarzystw trzeźwości. Inicjatywa zorganizowania wycieczki powstała jednak nieco wcześniej, 9 czerwca 1841 roku, kiedy Cook – uczestnicząc w analogicznym wiecu – wymyślił podróż grupy zwolenników abstynencji. Jeszcze w tym samym roku stowarzyszenie założone przez Cooka przygotowało wyprawę z Londynu do wspomnianego wcześniej Brighton, na którą zgłosiło się tylu chętnych, że trzeba było podstawić 57 wagonów ciągniętych przez sześć lokomotyw. W ten sposób Cook odkrył, że

¹ J. Warszyńska, A. Jackowski, *Podstawy geografii turystyki*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1978, s. 203.

² A. Kowalczyk, *Geografia turystyki*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 2000, s. 70.

³ Tamże, s. 72.

ten środek komunikacji nie tylko pozwalała szybciej dotrzeć do celu, ale także chroni podróżnych od niebezpieczeństw i niewygód, które dotąd mogły zniechęcać do podejmowania wypraw na dalszą odległość⁴.

Podobnie jak w innych krajach europejskich, także na ziemiach polskich turystyka – w dzisiejszym tego słowa znaczeniu – zaczęła się rozwijać od przełomu XVIII i XIX stulecia. W tym okresie zauważono wzrost liczby podróży o charakterze rekreacyjnym i poznawczym. Jednak – tak samo jak w Europie – gwałtowny wzrost zainteresowania turystyką zaobserwowano na objętych zaborami terenach polskich, dopiero w drugiej połowie XIX wieku. Było to związane, obok wymienionego powyżej postępu w rozwoju komunikacji oraz zorganizowanych form wypoczynku, również z upowszechnieniem się w polskim społeczeństwie świadomości znaczenia czynnego wypoczynku i sprawności fizycznej⁵. Miało to istotne znaczenie zwłaszcza w kontekście dążeń niepodległościowych Polaków.

Procesy te zachodziły także na Pomorzu, znajdującym się pod zaborem pruskim, w tym nad Zatoką Gdańską. Rozwijała się wówczas coraz bogatsza infrastruktura turystyczna, rekreacyjna i sportowa. W miejsce gospód powstawały nowoczesne hotele, nad brzegiem morskim budowano pomosty i wydzielano kąpieliska, a w przestrzeni miejskiej inwestowano w łaźnie, czy sale gimnastyczne. Było to, podobnie jak w państwach niemieckich, m.in. efektem wprowadzania w życie idei Friedricha Ludwiga Jahna, który podkreślał rolę gimnastyki w tworzeniu zdrowego fizycznie społeczeństwa, a ponadto traktował ją jako element przygotowania do walki o wolność i narzędzie zjednoczenia Niemiec. Prezentacja procesów kształtowania się tego rodzaju infrastruktury kurortów Gdańska i Sopotu ma istotne znaczenie nie tylko ze względu na poznanie retrospektywne czy historyczne zaprezentowanie faktów poprzez naukową weryfikację źródeł, ale pomocna jest także z uwagi na zapotrzebowanie na informacje tego typu z różnych rodzajów turystyki rekreacji i sportu. Za uzasadnieniem podjęcia takiego tematu przemawia również fakt, że dotyczy on nowego obszaru badawczego, w którym istotnym aspektem stała się analiza procesu powstawania tej infrastruktury na bazie zagospodarowania produktu turystycznego w mieście Gdańsku i Sopocie na przełomie XIX i XX wieku. Wzmagający się ruch turystyczny, zwiększające się zainteresowanie podnoszeniem sprawności fizycznej, wyodrębnianie poszczególnych dyscyplin sportowych wpłynęło na podjęcie działań, zmierzających do tworzenia konkretnych obiektów służących aktywnościom turystycznym, rekreacyjnym i sportowym.

⁴ M. Kopczyński, *Kto wymyślił turystów? – kolejne biuro podróży i masowe wycieczki*, „O kolei po kolei, Polityka. Pomocnik Historyczny” („OKPKPPH”), 2015 nr 6, s. 75.

⁵ A. Kowalczyk, *Geografia turystyki...*, s. 80.

Stan badań

Zagadnienia związane z zagospodarowaniem turystycznym, rekreacyjnym i sportowym polskich terenów nadmorskich dopiero niedawno zostały wyodrębnione jako obszar badań naukowych. Warto zwrócić uwagę na *Zarys historii turystyki* Z. Filipowicza, w którym pokazano problem turystyki na ziemiach polskich do 1962 roku⁶. Z. Kulczycki w opracowaniu *Zarys turystyki w Polsce* syntetycznie nakreślił tematykę zawartą w tytule pracy od czasów dawnych do końca lat sześćdziesiątych XX wieku, zestawiając je przy okazji z odpowiadającymi im światowymi tendencjami⁷. R. Bar oraz A. Doliński w opracowaniu *Turystyka* zaprezentowali zagadnienia z krajoznawstwa i geografii turystycznej, a także ruchu turystycznego Polski i Europy⁸. Bardzo zbliżona problematyka stanowi także znaczną część pracy J. Warszzyńskiej i A. Jackowskiego pt. *Podstawy geografii turystyki*⁹.

Pierwsze dziesięciolecie po transformacji ustrojowej w Polsce przyniosło kolejne kompleksowe badania i publikacje w tym zakresie. Niewątpliwie do najważniejszych należały prace J. Gaja pt. *Zarys historii turystyki w Polsce w XIX wieku i XX wieku*¹⁰ oraz *Zarys historii turystyki w Polsce*¹¹. Wniosły one istotny wkład w poszerzenie stanu wiedzy w skali ogólnopolskiej. Wydawnictwa dotyczące historii miejscowości turystycznych na Pomorzu, zwłaszcza w regionie dzisiejszego Gdańska i Sopotu, oraz o związanej z nimi działalności tak turystycznej jak sportowej i rekreacyjnej, ukazywały się już od XIX stulecia do wybuchu drugiej wojny światowej¹². Problematyka ta podejmowana była także w polskich powojennych publikacjach. W latach osiemdziesiątych XX wieku pojawiły się – wprawdzie popularnonaukowe lecz cenne – prace F. Mamuszki – *Bedeker Sopocki*¹³ oraz *Oliwa. Okruchy z dziejów*¹⁴. Zwiększone zainteresowanie badaczy tematyką dziejów turystyki, zwłaszcza w regionie nadmorskim, przyniósł schyłek XX i początek XXI stulecia. Wiele informacji zawierają przede wszystkim syntetyczne monografie, takie jak np. *Dzieje Sopotu*

⁶ Z. Filipowicz, *Zarys historii turystyki*, Wydawnictwo Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Wrocław 1963.

⁷ Z. Kulczycki, *Zarys historii turystyki w Polsce*, Wydawnictwo Sport i Turystyka, Warszawa 1977.

⁸ R. Bar, A. Doliński, *Turystyka*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 1978.

⁹ J. Warszzyńska, A. Jackowski, *Podstawy geografii turystyki*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1979.

¹⁰ J. Gaj, *Zarys historii turystyki w Polsce w XIX i XX wieku*, Wydawnictwo AWF, Poznań 2001.

¹¹ Tenże, *Zarys historii turystyki w Polsce*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomicznej i Pedagogicznej, Warszawa 2003.

¹² M.in. *Danziger Kur und Seebäder*, Wydawnictwo W. F. Burau, Danzig 1930; *Weihnachts-Festzeitung des Gode Wind Danzig-Zoppoter Yachtclubs, am 19. Dez. 1903*, Wydawnictwo Gode Wind Danzig – Zoppoter Motor-Yacht Club, Danzig 1903; M. Wittke, *Volksbad Heubude – 25 Jahre Städtisches Seebad*, Danziger Verlags GmbH, Danzig, 1939.

¹³ F. Mamuszka, *Bedeker Sopocki*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1981.

¹⁴ Tenże, *Oliwa. Okruchy z dziejów*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Gdańsk 1985.

do 1945 roku, tom 1¹⁵, pod redakcją B. Śliwińskiego i jej uzupełnienie *Dzieje Sopotu, t. II 1939–1945*, pod redakcją P. Semkowa, a także *Sopot Kronika XX wieku*, autorstwa J. Golca¹⁶.

Do ważniejszych prac, które wprost poruszają problemy wypoczynku nad morzem do pierwszej połowy XX wieku, ukazując najistotniejsze jego aspekty, należy m.in. publikacja *Po słońce i wodę: polscy letnicy nad Bałtykiem w XIX i pierwszej połowie XX wieku*¹⁷, autorstwa D. Płazy-Opackiej, T. Stegnera i E. Sztykiel. T. Stegner rozwinął wiele wątków wcześniejszego wydawnictwa w pracy *Historia turystyki. Polska i świat*¹⁸, wydanej w 2016 roku. Należy jednak zastrzec, że wspomniani wyżej badacze, podobnie jak wielu innych autorów, przedstawiając problematykę związaną z turystyką i rekreacją w regionie, skupili się na warstwie obyczajowej i stylu życia. Brakuje w nich zagadnień związanych z opisem obiektów i urządzeń służących podejmowaniu aktywności o charakterze turystyczno-rekreacyjno-sportowym. Warto zwrócić uwagę na pionierską w kontekście infrastrukturalnym pracę Zbigniewa Antona pt. *Infrastruktura organizacyjna i materialno-techniczna kultury fizycznej w mieście Gdańsku (1807–1919)*¹⁹. Nikt przed nim nie analizował tak dokładnie powyższego zagadnienia.

Wśród najbardziej wartościowych ujęć naukowych o charakterze monograficznym nie sposób pominąć obronionej w 2015 roku pracy doktorskiej Janusza Dargacza pt. *Gdańskie kąpieliska morskie w XIX wieku. Studium z dziejów letniego wypoczynku w epoce przedindustrialnej*²⁰, napisanej na seminarium prof. dra hab. E. Kizika, wydanej następnie drukiem pt. *Od Sopotu po Stogi. Początki kąpielisk morskich w okolicach Gdańska (1800–1870)*. Zostały tam przedstawione dzieje kąpielisk w Sopocie oraz w okolicy Gdańska, takich jak: Brzeźno, Westerplatte, Wisłoujście, Jelitkowo i Stogi na tle europejskim w epoce przedindustrialnej, czyli od schyłku XVIII stulecia do 1870 roku²¹.

Wybrane aspekty dotyczące ważniejszych obiektów w Sopocie zawarto w katalogach wystaw, wydanych przez Muzeum Sopotu, np. *Opera Leśna w Sopocie 1909–2009* pod

¹⁵ B. Śliwiński (red.), *Dzieje Sopotu do roku 1945*, t. I, Oficyna Pomorska, Gdańsk 1998; P. Semków (red.), *Dzieje Sopotu*, t. II: 1939–1945, Oficyna Pomorska, Gdańsk 2003.

¹⁶ J. Golec, *Sopot Kronika XX wieku*, Wydawnictwo Golmar, Gdynia 2001.

¹⁷ D. Płaza-Opacka, T. Stegner, E. Sztykiel, *Po słońce i wodę – polscy letnicy nad Bałtykiem w XIX i pierwszej połowie XX wieku*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2004.

¹⁸ T. Stegner, *Historia turystyki. Polska i świat*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2016.

¹⁹ Z. Anton, *Infrastruktura organizacyjna i materialno-techniczna kultury fizycznej w mieście Gdańsku (1807–1919)*, maszynopis pracy doktorskiej obronionej na Akademii Wychowania Fizycznego w Gdańsku w 1997 roku.

²⁰ J. Dargacz, *Gdańskie kąpieliska morskie w XIX wieku. Studium z dziejów letniego wypoczynku w epoce przedindustrialnej*, maszynopis pracy doktorskiej obronionej na Wydziale Historycznym Uniwersytetu Gdańskiego w 2015 roku.

²¹ Tenże, *Od Sopotu po Stogi. Początki kąpielisk morskich w okolicach Gdańska (1800–1870)*, Muzeum Gdańska, Gdańsk 2020.

redakcją M. Buchholz-Todorskiej²² oraz *Kasyno w Sopotie (1919–1944)* autorstwa J. Daniluka i K. Babicz-Kaczmarek²³. Wiele informacji z zakresu dziejów sportu znajduje się także w pracy J. Daniluka *Miasta skoszarowane. Gdańsk i Sopot jako garnizon Wehrmachtu w latach 1939–1945*, w której pojawiły się opisy obiektów sportowych służących niemieckim żołnierzom, a znajdujących się na terenie koszar²⁴.

Wśród powstałych w pierwszej dekadzie XXI wieku prac regionalistycznych, wyróżnia się trylogia sopocka H. Domańskiej *Magiczny Sopot*²⁵, *Tajemniczy Sopot*²⁶, *Sopockie rozmaitości*²⁷. Istotne informacje, z punktu widzenia turystyki, rekreacji i sportu, można odnaleźć także w publikacjach poświęconych obyczajowości i życiu codziennemu, zwłaszcza w Drugiej Rzeczypospolitej. Są to m.in. *Życie prywatne elit Drugiej Rzeczypospolitej*²⁸, czy *Życie codzienne i niecodzienne w przedwojennej Polsce*²⁹.

Kwestie związane z dziejami turystyki były dość obszernie przedstawione w licznych tekstach, które ukazały się zarówno w lokalnych, jak i ogólnopolskich mediach, tak papierowych, jak i elektronicznych³⁰. Teksty zamieszczone na stronach internetowych uznano za godne uwagi i warte wykorzystania w niniejszej dysertacji. Zawierają one bowiem liczne, niekiedy unikalne, informacje często niepublikowane wcześniej w opracowaniach wydanych drukiem. Uwzględnione zostały również internetowe wersje encyklopedii, w których odnaleziono hasła niejednokrotnie poszerzone w porównaniu do wydań papierowych, jak np. w przypadku Gedanopedii³¹.

W dotychczasowej literaturze przedmiotu, zagadnienie infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej w okresie 1871–1945 na omawianym obszarze, zbadane zostało w dużo mniejszym stopniu niż dzieje samego wypoczynku i możliwości aktywnego spędzania czasu. Rozwój urządzeń i obiektów, ściśle związanych z funkcją turystyczną, rekreacyjną i sportową, oraz wspomagających je rozwiązań typowo komunalnych (np. elektryczność, kanalizacja, wodociągi, chodniki, telefony), a przede wszystkim transportowych (np. utwardzone drogi, kolej, tramwaje, autobusy, przystanie, lotniska), pojawiał się

²² M. Buchholz-Todorska (red.), *Opera Leśna w Sopotie 1909–2009*, Muzeum Sopotu, Sopot 2009.

²³ J. Daniluk, K. Babicz-Kaczmarek, *Kasyno w Sopotie (1920–1940)*, Muzeum Sopotu, Sopot 2018.

²⁴ J. Daniluk, *Miasta skoszarowane. Gdańsk i Sopot jako garnizon Wehrmachtu w latach 1939–1945*, Muzeum Gdańska, Gdańsk 2019.

²⁵ H. Domańska, *Magiczny Sopot*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2007.

²⁶ Taż, *Tajemniczy Sopot*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2008.

²⁷ Taż, *Sopockie rozmaitości*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2009.

²⁸ S. Koper, *Życie prywatne elit Drugiej Rzeczypospolitej*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2009.

²⁹ M. Łozińska, J. Łoziński, *Życie codzienne i niecodzienne w przedwojennej Polsce*, Wydawnictwo Pruszyński i Spółka, Warszawa 1999.

³⁰ Najwięcej na ten temat w: www.Trojmiasto.gazeta.pl, www.trojmiasto.pl, www.strefahistorii.pl, miesięczniku „30 Dni” („3D”), „Rocznik Sopocki” („RS”) oraz tematycznych forach internetowych: Akademii Rzygaczy, Forum Dawny Gdańsk, Wolne Forum Gdańsk.

³¹ Encyklopedia Gdańska (gedanopedia.pl) [dostęp: 14.10.2021].

w pracach niejako „przy okazji” w bardzo rozproszonej formie. Nikt dotąd nie pokusił się o ich kompleksową analizę. Stąd też właśnie to zagadnienie stało się przedmiotem zainteresowania autora niniejszej dysertacji. Jednym ze szczególnie ważnych aspektów było nakreślenie odmiennego charakteru miejscowości związanych z turystyką, rekreacją, a w późniejszym okresie także sportem oraz świadome kształtowanie ich wizerunku jako atrakcyjnych w wielu płaszczyznach i przeznaczonych dla różnych grup odbiorców. W omawianym okresie, Gdańsk kreowano na miasto posiadające bogate dziedzictwo kulturowe, wynikające z jego przeszłości. Budowano wizerunek Sopotu, który miał się stać kurortem dużej, a nawet światowej klasy (Weltkurort). Bardziej lokalny charakter miały kąpieliska na Stogach (nacisk na typowo ludowy charakter wypoczynku), Brzeźnie (mały, tani kurort dostępny dla mniej zamożnych gości w przeciwieństwie do elitarnego Sopotu) oraz Oliwa (główną atrakcją turystyczną była tu katedra wraz z klasztorem oraz jej otoczenie, czyli przede wszystkim założenie parkowe). Taki sposób przedstawienia poszczególnych obiektów ukazywały ówczesne przewodniki, materiały reklamowe, zarówno reklamy prasowe, jak i różnego rodzaju broszury oraz foldery, a także liczne pocztówki. Jednakże rozwój miejscowości uważanych za atrakcyjne turystycznie wraz z odpowiednią infrastrukturą przeznaczoną dla licznie napływających gości, nie miałby miejsca, bez dostępu do zorganizowanego, stosunkowo taniego transportu zbiorowego (kolej, tramwaje, już w latach dwudziestych XX wieku autobusy), a z czasem także wygodnego transportu indywidualnego (samochody)³². Z tego powodu w niniejszej dysertacji zainteresowano się tym zagadnieniem, podejmując próbę uzupełnienia historiografii polskiej kultury fizycznej i opracowania w sposób kompleksowy problematyki infrastruktury turystyczno-rekreacyjno-sportowej.

Temat pracy

Niniejsza dysertacja opisuje zagadnienia związane z rozwojem infrastruktury w zakresie turystyki, rekreacji i sportu kurortów Gdańska i Sopotu od ostatnich dziesięcioleci XIX stulecia do 1945 roku. Warto zatem przytoczyć w tym miejscu definicje form aktywności, odnoszące się do cezur chronologicznych pracy. Według *Ilustrowanej Encyklopedii Trzaski Everta i Michalskiego*, wydanej w Warszawie w 1928 roku: „Turystyka polega na zwiedzaniu terenów, nie wymagających znajomości techniki wysokogórskiej

³² Treści te wyrażano w ówczesnych przewodnikach turystycznych np. *Ostseebad Brösen Keine Kurtaxe*, „Danziger Allgemeine Zeitung” („DAZ”), 1912, s. 3–4; *Ostseebad Zoppot an der deutschen Riviera*, Ostseebäder – Verbandes, Schwital & Rohrbeck, Berlin 1916, s. 8.

i wspinaczki, przeważnie niższych terenów górskich, ciekawych pod względem krajobrazów i zabytków”³³.

Pojęcie „rekreacja” wywodzi swój źródłosłów z łacińskiego słowa *recreo* – odnowić, pokrzepić, odżywić. Z języka angielskiego pochodzi znaczenie słowa „rekreacja”, jako aktywności pozazawodowej, uprawianej dla zadowolenia. Pierwsze polskie użycie słowa w tym kontekście miało miejsce już w XVI wieku³⁴. W *Encyklopedii Powszechnej* S. Orgelbranda, wydanej w 1903 roku, „sport” zdefiniowano jako: „zabawa, gra, rozrywka wiejska, szczególnie zaś wszelkie ćwiczenia ciała połączone z zabawą, jak: wyścigi konne, polowanie, igrzyska zapasowe”³⁵. W kolejnych latach definicję tę rozbudowywano nie oddzielając w niej jednak jako samodzielnego, wartego większej uwagi elementu infrastruktury.

W pionierskim okresie rozwoju turystyki, to walory turystyczne były głównym czynnikiem skłaniającym ludzi do podróży turystycznej, natomiast w pierwszej połowie XX wieku, to właśnie infrastruktura stała się podstawowym motywem wyjazdów turystycznych. Infrastruktura turystyczna we współczesnej literaturze naukowej definiowana jest jako jeden z kluczowych elementów obszarowego produktu turystycznego³⁶. Infrastrukturę podzielić można na techniczną i społeczną. Do infrastruktury technicznej zalicza się, m.in. obiekty uzdrowiskowe, sieć hotelową, zakłady gastronomiczne, szlaki turystyczne i żeglugę turystyczną. Na infrastrukturę społeczną składają się: biura turystyczne, obiekty sportowe i wypoczynkowe oraz urządzenia rozrywkowe. Infrastruktura turystyczna, rekreacyjna i sportowa, to także infrastruktura komunikacyjna, która stanowi podstawę techniczną działalności turystycznej. Ważnym elementem infrastruktury komunikacyjnej jest zaś jej nasycenie wieloma środkami transportu³⁷.

Ramy terytorialne pracy obejmują Gdańsk i Sopot, a cezury chronologiczne to okres 1871 do 1945 roku. W 1871 roku układ przestrzenny Gdańska opierał się na nowożytnym podziale, na który składały się następujące dzielnice: Główne Miasto, Stare Miasto, Zamczysko, Osiek, Stare Przedmieście, Spichlerze, Dolne Miasto, Długie Ogrody, Nowe Ogrody, Grodzisko, Zaroślak, Czarne Morze, Piaskownia oraz Biskupia Górka. W dniu 1 stycznia 1907 roku wszedł w życie nowy podział administracyjny miasta: Śródmieście,

³³ *Turystyka krajoznawcza*, W: S. Lam (red.), *Ilustrowana Encyklopedia Trzaski Everta i Michalskiego*, t. V: Si-Z, Dom Wydawniczy Babicz Harasimowicz i Spółka, Warszawa 1928, s. 626–627.

³⁴ B. Gosik, *Rekreacja i aktywność ruchowa osób starszych, przykład województwa łódzkiego*, W: A. Janiszewska (red.), *Jakość życia ludzi starych – wybrane problemy*, „Space – Society – Economy”, nr 14, Department of Population and Services Studies, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2015, s. 3.

³⁵ S. Orgelbrand (red.), *Encyklopedia Powszechna*, t. XIV, Wydawnictwo Towarzystwa Akcyjnego Odlewni Czcionek i Drukarni S. Orgelbranda i Synów, Warszawa 1903, s. 27.

³⁶ S. Wodejko, *Ekonomiczne podstawy turystyki*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 1998, s. 25.

³⁷ A. Kowalczyk, *Geografia turystyki...*, s. 80.

Siedlce, Cygańska Góra, Święta Studzienka, Wrzeszcz, Strzyża Górna, Nowy Port, Chełm, Stare Szkoty, Oruńskie Przedmieście i Święty Wojciech. Nowy podział uwzględniał powolne wchłanianie przez organizm miejski okolicznych miejscowości. Przełomowym wydarzeniem politycznym dla Gdańska (jak również Sopotu) było utworzenie Wolnego Miasta Gdańska (WMG) na mocy Traktatu Wersalskiego. Funkcjonowało ono w latach 1920–1939. W dniu 1 lipca 1926 roku w obszar miasta Gdańska włączono Oliwę (będącą dotąd oddzielnym miastem) wraz z Żabianką, Przymorzem, VII Dworem oraz Jelitkowem. W tym czasie miasto było wydzielonym powiatem miejskim o powierzchni 64,3 km² ³⁸.

Po inkorporacji terenów WMG do Trzeciej Rzeszy, co nastąpiło 1 września 1939 roku, miała miejsce ostatnia do 1945 roku reforma administracyjna powiększająca obszar miasta Gdańska. Dnia 1 kwietnia 1942 roku włączono w jego granice administracyjne gminy: Piecki, Migowo, Ujeścisko, Ostrózek, Lipce i Roszkowo, jak również fragmenty wspólnot: Pruszcz, Juszkowo i Płonia Mała. Po reformie, teren miasta obejmował powierzchnię 3 698 ha. W ten sposób utworzono tzw. Wielki Gdańsk, będący stołecznym organizmem miejskim Okręgu Gdańsk – Prusy Zachodnie³⁹.

Sopot w XIX stuleciu miał status gminy wiejskiej. Jego granice stopniowo ulegały poszerzeniu od około 336,6 ha w 1820 roku do 898,4 ha w 1918 roku (w jego skład wchodziły będące wcześniej wyodrębnionymi osadami Karlikowo, Świemirowo oraz Stawowie). Wreszcie w dniu 8 października 1901 roku dotychczasowa wieś Sopot, uzyskała prawa miejskie. Władze miasta prowadziły świadomą politykę wspierania rozbudowy miejscowości (w tym infrastruktury o charakterze rekreacyjnym i wypoczynkowym, a później także sportowym). Od 15 listopada 1920 roku miasto funkcjonowało na prawach powiatu. Liczba ludności wzrosła od 1 900 w 1920 roku do 30 835 w 1930 roku. Natomiast obecne miasto Pruszcz Gdański – do lat czterdziestych XX wieku – miało charakter gminy miejsko-wiejskiej. W 1942 roku przyłączono je do Gdańska, do którego należało do 1945 roku⁴⁰.

Cezury chronologiczne dysertacji, to lata 1871–1945. W 1871 roku doszło do ostatecznego połączenia Gdańska i Sopotu kolejową siecią komunikacyjną, co miało doniosłe konsekwencje dla ich roli jako miejscowości turystycznych. Powstała także linia Słupsk – Sopot i scalono komunikacyjnie Gdańsk, Oliwę i Sopot. Ponadto dzięki linii kolejowej z Berlina przez Słupsk, w najszybszy i najnowocześniejszy technologicznie wówczas sposób, połączono ten fragment wybrzeża Bałtyku z pruską i dalej – zachodnioeuropejską – siecią

³⁸ O dzielnicach Gdańska i historii jego podziałów administracyjnych; zob. M. Gliński, B. Śliwiński, *Administracyjny podział i terytorialny rozwój Gdańska*, W: B. Śliwiński (red.), *Encyklopedia Gdańska*, Fundacja Gdańska, Gdańsk 2012, s. 25–29.

³⁹ E. Cieślak, Cz. Biernat, *Dzieje Gdańska*, Fundacja Rewaloryzacji Zabytków Gdańska, Gdańsk 1994, s. 414.

⁴⁰ M. Gliński, B. Śliwiński, *Administracyjny podział...*, s. 25–29; A. Romanow, *Sopot w latach 1818–1920*, W: B. Śliwiński (red.), *Dzieje Sopotu...*, s. 106–146.

kolejową. Spowodowało to nagłe przyspieszenie w rozwoju infrastruktury turystycznej w tych miejscowościach. Dzięki łatwo dostępnemu i tańszemu niż dotychczas dostępowi do kolei do Gdańska i Sopotu przybywali licznie turyści i kuracjusze. W konsekwencji wpłynęło to na stopniowy rozwój turystyki o charakterze już nie tylko elitarnym, ale i masowym.

Znaczącą rolę odegrały również wydarzenia polityczne, w tym zwycięstwo Prus w wojnie francusko-pruskiej, umożliwiające dokończenie procesu zjednoczenia Niemiec pod przewodnictwem Prus (powstanie Drugiej Rzeszy). Był z tym związany wzrost znaczenia państwa niemieckiego na arenie międzynarodowej, a także pomyślna koniunktura gospodarcza widoczna w początkowym okresie jego istnienia, dzięki czemu możliwy był dynamiczny rozwój miast (w tym infrastruktury służącej szeroko pojętej aktywności fizycznej)⁴¹. Po 1933 roku, a więc po dojściu do władzy Adolfa Hitlera, a w Gdańsku nazistów, turystykę, rekreację i sport zaczęto wykorzystywać do skutecznego oddziaływania propagandowego. Dotyczyło to poszczególnych wydarzeń – często o bardziej masowym, „ludowym” charakterze. Do masowości i ludyczności dostosowano program m.in. sopockiego Sportwoche⁴², działania inwestycyjno-infrastrukturalne, czego przykładem była budowa hali Kraft durch Freude (Kdf) na Wisłoujściu, czy systemu schronisk młodzieżowych⁴³.

Stąd też w treści pracy dokonany został podział na trzy podokresy, mianowicie lata: 1871–1920, od proklamowania Drugiej Rzeszy do utworzenia Republiki Weimarskiej, lata 1920–1939, okres WMG, oraz 1939–1945 – od inkorporacji do Trzeciej Rzeszy Niemieckiej do końca drugiej wojny światowej. Każdy z wyodrębnionych okresów był umotywowany przemianami społeczno-politycznymi i gospodarczymi, mającymi wpływ na powstanie i rozwój omawianej infrastruktury.

Rok 1945, to zakończenie drugiej wojny światowej i będące jego konsekwencją zasadnicze przemiany ustrojowe, polityczne, społeczne i gospodarcze, jak np.: zniesienie istnienia WMG, wymiana ludności (ucieczka i wysiedlenie ludności niemieckiej, osiedlenie się Polaków z różnych regionów kraju), zniszczenia wojenne, w tym infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej. Związany był z tym również koniec pewnej, kształtowanej przez wiele lat miejscowej (ale jednocześnie powiązanej z ogólnoniemiecką) kultury i obyczajowości, dotyczącej wypoczynku, rekreacji i sportu. Praca obejmuje zatem zagadnienia dotyczące historycznego ujęcia ewolucji zmian zachodzących w infrastrukturze turystycznej, rekreacyjnej aktywności fizycznej i sportowej Gdańska i Sopotu w kontekście

⁴¹ Kwestie związane ze zjednoczeniem Niemiec i jego znaczeniem gospodarczym; zob. J. Krasuski, *Historia Niemiec*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław – Warszawa – Kraków 2008, s. 221–223, 245–249.

⁴² Przebieg sopockiego Sportwoche; zob. *Zoppot: Ostseebad an der deutschen Riviera: Kurzeit: 1. Juni bis 20. September, Sportwoche im Monat Juli, Wald Festspiele auf der Naturbühne im Zoppoter Walde*, Wydawnictwo Carl Bäcker, Danzig 1910, s. 7.

⁴³ Kwestie te zostały poruszone m.in. w pracy J. Daniluka, *Miasta skoszarowane...*, s. 388–416.

aktywnego wypoczynku mieszkańców i wczasowiczów na przestrzeni lat 1871–1945. Zmiany w infrastrukturze materialnej ukazano na tle przemian politycznych, społecznych i ekonomicznych we wskazanym przedziale czasu i na ściśle określonym obszarze.

Cel pracy i pytania badawcze

Celem niniejszej rozprawy było dokonanie analizy procesu powstania i rozwoju zagospodarowania służącego turystyce, szeroko pojętej rekreacji oraz podejmowaniu aktywności sportowej, na tle społecznych i politycznych uwarunkowań okresu pruskiego i WMG, a także po inkorporacji terenów Gdańska i Sopotu do Trzeciej Rzeszy we wrześniu 1939 roku, aż do zakończenia drugiej wojny światowej w 1945 roku. Celem dodatkowym była także ocena jego wpływu na skalę i formy aktywnego wypoczynku mieszkańców, a także osób odwiedzających te miejscowości we wskazanej perspektywie czasowej na podstawie zachowanych sprawozdań i relacji.

Podczas opracowywania zagadnienia podjęto próbę odpowiedzi na następujące pytania badawcze:

1. Jaki był stan zagospodarowania turystycznego na omawianym obszarze przed 1871 rokiem?
2. Kto i w jaki sposób korzystał z infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej Gdańska i Sopotu w latach 1871–1945?
3. Jakie czynniki wpłynęły na intensyfikację procesów zagospodarowania turystyczno-rekreacyjno-sportowego w latach 1871–1920, 1920–1939 i 1939–1945?
4. Jakie obiekty odegrały najważniejszą rolę w zagospodarowaniu turystyczno-rekreacyjno-sportowym Gdańska i Sopotu do 1945 roku i w jaki sposób wykorzystywano tę infrastrukturę do organizacji różnych inicjatyw, dotyczących aktywności fizycznej w poszczególnych porach roku?
5. Jaki był kierunek rozwoju infrastruktury turystyczno-rekreacyjno-sportowej Gdańska i Sopotu w latach 1871–1945?

Metody badawcze

Przy opracowaniu tematu posłużono się metodami badawczymi stosowanymi w naukach historycznych, dedukcyjną i indukcyjną. Metoda dedukcyjna polega na dedukcji i analizie porównawczej. Metoda ta w historii charakteryzuje się tym, że dotyczy ustalania faktów, o których źródła nie mówią bezpośrednio. Przeważająca w pracy metoda indukcyjna

polega na ustalaniu faktów wprost ze źródła, a powstałe w ten sposób wnioski charakteryzują się pewnością⁴⁴.

Dominującą w opracowaniu dysertacji była analiza historyczna źródeł, pochodzących z archiwów państwowych, bibliotecznych zasobów publikacji, zbiorów specjalnych i druków ulotnych, oraz w konsekwencji, kolekcji prywatnych. W analizie źródeł wykorzystano metodę komparatystyczną, w węższym zakresie, polegającą na porównaniu utworów, należących do różnych literatur, a szerzej dotyczyło to także porównywania związków i informacji wielu dziedzin sztuki. W przypadku tej dysertacji, obrazów, rycin, zdjęć i filmów. W zależności od zawartości merytorycznej i jakościowej zebranego materiału zastosowano metody dedukcji.

Istotną rolę w zrozumieniu procesów zachodzących chronologicznie i terytorialnie na badanym obszarze odegrała teoria Butlera (the tourism area life cycle: TALC), będąca jednym z podstawowych paradygmatów stosowanych w badaniach poświęconych rozwojowi obszarów i miejscowości turystycznych. Poza ścisłym miastem Gdańsk, gdzie rozwój bazy turystycznej, rekreacyjnej i sportowej związany był z ewolucją typowo miejskiej przestrzeni komunalnej, zmiany w Sopocie, a także częściowo w Jelitkowie, na Stogach oraz w Brzeźnie i na Westerplatte, wpisały się w koncepcję cyklu ewolucji obszaru turystycznego, sformułowaną przez R. W. Butlera w 1980 roku w formie teorii TALC. Składała się ona z sześciu faz – eksploatacji obszaru (zainteresowanie nowym obszarem jako miejscem atrakcyjnym turystycznie), wprowadzenia (początki czerpania dochodów przez mieszkańców danego terenu z turystyki), rozwoju (turystyka jednym z głównych źródeł dochodów miejscowej ludności), konsolidacji (pełny rozwój funkcji turystycznej), stagnacji oraz upadku lub odrodzenia obszaru turystycznego⁴⁵.

Warto zwrócić uwagę, że rozwój obszaru turystycznego Sopotu w latach 1871–1945 wpisywał się w rozważania Butlera. Proces ukształtowania się Sopotu jako miasta turystycznego już w latach dwudziestych XX wieku zauważył także znany polski geograf prof. Andrzej Kowalczyk⁴⁶. Teoria fazowości zmian Butlera miała też zastosowanie do przekształceń, jakim podlegał kurort Westerplatte. W tym przypadku, w ostatniej fazie – upadku – pojawiły się jednak – zamiast przemysłowych – funkcje wojskowe.

Kolejną koncepcją z zakresu geografii turystyki, która miała zastosowanie w odniesieniu do Sopotu były teoretyczne rozważania Patricka Mullinsa. Twierdził on, że miasta turystyczne przedstawiały nową i wyjątkową formę urbanizacji, ponieważ powstały one w związku z konsumpcją dotyczącą tej dziedziny. Miały one charakterystyczne cechy –

⁴⁴ J. Topolski, *Metodologia historii*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1984, s. 384.

⁴⁵ R. W. Butler, *Tourism Area Life Cycle*, Goodfellow Publishers Limited, Oxford 2011, s. 3–33.

⁴⁶ A. Kowalczyk, *Geografia turystyki...*, s. 76.

silne powiązanie miejscowego rynku pracy z turystyką (jego płynność, duży udział pracowników sezonowych), rozległe obiekty o przeznaczeniu rozrywkowym, odpowiednie planowanie przestrzenne, rozbudowa infrastruktury technicznej, społecznej i kulturalnej związanej z turystyką organizowaną przez władze lokalne, a wspieraną przez władze państwowe⁴⁷. Charakter opracowywanego zagadnienia wymagał zastosowania wielu metod badawczych z pogranicza kilku dyscyplin naukowych.

Charakterystyka wykorzystanych źródeł

Ze względu na tematykę niniejszej pracy poświęconej infrastrukturze turystycznej, rekreacyjnej i sportowej konieczne było dokonanie wyboru materiału źródłowego, który dla okresu 1871–1945 był niezwykle obszerny. Podstawę źródłową stanowiły liczne przewodniki turystyczne, okolicznościowe broszury, druki ulotne, księgi adresowe, wspomnienia i relacje oraz prasa, a także wybrane materiały archiwalne: plany⁴⁸, mapy, pocztówki i archiwalne materiały filmowe. Warto nadmienić, że najwięcej informacji o infrastrukturze turystycznej, rekreacyjnej i sportowej w omawianym okresie dostarczyły właśnie wyżej wymienione źródła. W przypadku znaczącej części obiektów dokumentacja archiwalna nie zachowała się (jak chociażby w odniesieniu do sopockich skoczni narciarskich), bądź w minimalnym stopniu przyczyniła się do pozyskania informacji, dotyczących bezpośrednio infrastruktury. Można również ostrożnie założyć, że nie przywiązywano zbyt wielkiej wagi do trwałego przechowywania dokumentów związanych z niektórymi elementami infrastruktury rekreacyjno-sportowej. Część źródeł z pewnością uległa zniszczeniu bądź rozproszeniu podczas drugiej wojny światowej. Z wyżej wymienionych powodów materiały archiwalne wykorzystane zostały jedynie pomocniczo. Nie mniej jednak, dokonano kwerendy zasobów następujących archiwów zagranicznych i polskich: Archiwum Państwowego w Gdańsku (APG), Bundesarchiv Militärarchiv we Freiburgu w Niemczech, National Archives and Records Administration w Alexandrii (Virginia) w Stanach Zjednoczonych, Bundesarchiv Koblenz Niemcy, United States Holocaust Memorial Museum w Stanach Zjednoczonych, Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Gdańsku, Wojskowe Biuro Historyczne - Centralne Archiwum Wojskowe Warszawa. W National Archives and Records Administration wartościowy okazał się zespół akt: Oberkommando der Luftwaffe, sygn. 1540.1945.03.08, w Bundesarchiv Militärarchiv, we Freiburgu, sygn. Mssl – 3066,

⁴⁷ Z. Kruczek, A. R. Szromek, *Wykorzystanie modelu R. W. Butlera w Interpretacji rozwoju atrakcji turystycznej na przykładzie kopalni soli w Wieliczce*, „Folia Turistica”, 2011 nr 25 (92), s. 276–289.

⁴⁸ Zob. Biblioteka Gdańska PAN, sygn. CI 41.1, D. Buhse, *Plan von Danzig 1866–1869*, litografia, b.p.

Erinnerungen an meine Tätigkeit als Fluglehrer an der Flugzeugführerschule A 52 in Danzig Langfuhr, Max Nogatz, 1990. Do najważniejszych źródeł należały następujące jednostki archiwalne APG: *Internationales Reitund Fahrturnier Zoppot*, sygn. 10/260/0/1.25/2855, *Chronik von. Oliva*, sygn. 10/760/0/-/437, *Internationales Reit und Fahrturnier Zoppot*, sygn. 10/260/0/1.25/2855.

Szczególne znaczenie dla prezentowanego opracowania miały zasoby biblioteczne, pochodzące zarówno z Biblioteki Gdańskiej Polskiej Akademii Nauk, jak i bogatych zbiorów przedwojennej oraz powojennej prasy zgromadzonej w Bałtyckiej Bibliotece Cyfrowej, Pomorskiej Bibliotece Cyfrowej czy Wielkopolskiej Bibliotece Cyfrowej. Wśród ważniejszych należy wymienić tytuły, takie jak: „Danziger Allgemeine Zeitung”, „Danziger Motorsport”, „Danziger Neueste Nachrichten”, „Gazeta Gdańska”, „Szofer Polski”, „Tygodnik Ilustrowany”, „Unser Danzig”, „Wiadomości Portowe”. W wyżej wymienionych instytucjach udało się również odnaleźć wspomniane cenne, (niekiedy unikalne i mało dotychczas znane badaczom) broszury oraz druki ulotne⁴⁹. Wykorzystane zostały także znajdujące się tam przewodniki turystyczne⁵⁰. Przedmiotem analizy stały się też inne źródła drukowane⁵¹. Ponadto, w pracy odwołano się do materiałów filmowych z epoki⁵², zabytków kultury materialnej i dotyczącej ich dokumentacji konserwatorskiej⁵³. Interesujące informacje przyniosły również wspomnienia i relacje, zarówno wydane drukiem⁵⁴, jak i zamieszczone na stronach internetowych⁵⁵. W pracy zostały wykorzystane także materiały ze zbiorów własnych autora – druki ulotne, dokumenty z okresu dwudziestolecia międzywojennego⁵⁶. Ważnym źródłem były także fotografie, które obecnie, za sprawą istnienia takich archiwów cyfrowych jak Narodowe Archiwum Cyfrowe, Fotopolska, Muzeum Pomorza, czy dzięki zaangażowanej pracy wielu miłośników regionu, penetrujących domowe szuflady,

⁴⁹ *Heubude ein Gedenkblatt den Freunden und Besuchern*, Wydawnictwo Richard Miehle, Danzig 1911; *757 Jahrige Jubelfeier der Friedrich Wilhelm Schützenbruderschaft in Danzig 1351–1926*, Danzig 1926.

⁵⁰ P. Rothstein, *Illustrierter Führer durch Danzig und Umgegend*, Gebrüder Zeuner Danzig, Danzig 1902; *Seebad Westerplatte. Kurhaus mit Garten*, Wydawnictwo Carl Berenthal, Danzig ok. 1910; *Ostseebad Zoppot an...*; M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik po Gdańsku*, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, Warszawa 1928; Tenże, *Przewodnik po Gdańsku, Oliwie i Sopotach*, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, Warszawa 1928; *Przewodnik po Gdańsku*, Wydawnictwo Gdańskiej Macierzy Szkolnej, Gdańsk 1929.

⁵¹ Księgi adresowe np. *Neues Adressbuch für Danzig und seine Vororte*, cz. 4, Danzig 1900.

⁵² *Land an der Weichsel*, reżyseria: C. A. Engel, Bochner Film, 1943.

⁵³ Informacje o wpisach do rejestrów zabytków, Zespół dworski, park i grota „lodownia”, położone w Gdańsku Oruni, przy ulicy Nowiny 2; zob. Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Gdańsku (AWUOZG), Rejestr Zabytków Nieruchomych Województwa Pomorskiego, nr rej.: 595.

⁵⁴ Wśród nich m.in. E. Pintus, *Meine wahren Erlebnisse – Meine prawdziwe przeżycia*, Instytut Kaszubski, Gdańsk – Lubeka 2005; Archiwum Urzędu miasta Pruszcza Gdańskiego, Referat Ekspozycji i Dziedzictwa UM w Pruszczu Gdańskim, *Relacja pisemna Ute Roehring, zamieszkałej w Hamburgu, z września 2018 roku*, rękopis; *Danziger Erinnerung nach 50 Jahren, 1945, Gdańskie wspomnienia po 50 latach o roku 1945*, Wydawnictwo Marpress, Gdańsk 1997, s. 173–175.

⁵⁵ Np. L. Szomburg, *Wspomnienia*, wiki.brzeżno.net [dostęp: 09.07.2017].

⁵⁶ M.in. Zbiory prywatne prof. dr. hab. Leszka Gondka (ZPLG), *Auszug aus dem Pachtvertrag für das Kasinohotel v. 22 November 1934*, Stadtgemeindeverband, Stadtbauamtmann Venzlaff, Zoppot 1936.

a skupionych na nieformalnych forach na profilach społecznościowych, stały się zdecydowanie lepiej dostępne. Bardzo cennym źródłem ikonografii były także portale domów aukcyjnych.

Struktura pracy

Niniejsza praca ma układ mieszany, nadrzędnie rzeczowy, podrzędnie chronologiczny. Takiej konstrukcji pracy wymagały opisywane procesy, odmienne chronologicznie, urbanistycznie i socjospołecznie, przyczyniające się do zmian w infrastrukturze turystycznej, rekreacyjnej i sportowej oraz organizacji czasu wolnego w Gdańsku i Sopocie w okresie 1871–1945.

Praca składa się ze wstępu, sześciu rozdziałów głównych, zakończenia, części dokumentacyjnej zawierającej bibliografię, streszczenia oraz indeksy, wykazy i spisy. Wstęp ma charakter metodologicznego wprowadzenia. Przedstawiono w nim podstawowe definicje opisywanego zagadnienia i stan badań, wyjaśniono temat pracy, sformułowano pytania badawcze. W poszczególnych rozdziałach omówiono rozwój infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej w latach 1871–1945, sprzyjającej podejmowaniu aktywności fizycznej, a także spędzaniu czasu wolnego w Gdańsku i Sopocie, w kontekście wypoczynku osób przebywających na tym terenie oraz ich mieszkańców. W rozdziale pierwszym scharakteryzowano Gdańsk i Sopot jako miejscowości nadmorskie, doprowadzając opis do 1871 roku. W rozdziale drugim wyjaśniono uwarunkowania społeczno-politycznego i administracyjnego rozwoju Gdańska i Sopotu w II połowie XIX i na początku XX wieku. W rozdziale trzecim omówiono turystyczno-rekreacyjno-sportową infrastrukturę centralnych dzielnic miasta Gdańska w latach 1871–1945. Ukazano jej rolę jako centralnego elementu spójnego produktu turystycznego w rejonie Zatoki Gdańskiej. W rozdziale czwartym omówiono szczegółowo infrastrukturę turystyczno-sportową dzielnic rekreacyjnych Gdańska, czyli Brzeźna, Nowego Portu, Stogów, Westerplatte i Pruszcza Gdańskiego, skupiając się zwłaszcza na inwestycjach, będących jej poszczególnymi elementami. W rozdziale piątym dokonano analizy turystyczno-rekreacyjno-sportowej infrastruktury Oliwy jako luftkurortu i oddzielnego miasta (1871–1926) z autorską koncepcją rozwoju turystyczno-rekreacyjnego. Omówiono też kolejną fazę rozwoju miejscowości po włączeniu jej do terytorium Gdańska. W rozdziale szóstym scharakteryzowano infrastrukturę rekreacyjno-sportową miasta Sopot w latach 1871–1945. Zakończenie obejmuje podsumowanie przeprowadzonych badań oraz próbę oceny atrakcyjności zagospodarowania Gdańska i Sopotu w kontekście turystyczno-rekreacyjnym i sportowym w omawianym

okresie. Rozprawę uzupełnia część dokumentacyjna zawierająca aneks, bibliografię, streszczenia w języku polskim i angielskim, indeks nazwisk, wykaz skrótów i spis fotografii.

Rozdział I Ewolucja Gdańska i Sopotu w kierunku rozwiniętych miejscowości nadmorskich do 1871 roku

1. Rozwój obyczajów kąpielowych w Europie od starożytności do początków wypoczynku nad Zatoką Gdańską

Dobroczynny wpływ kąpieli na zdrowie człowieka znany był już w starożytnym Egipcie, a w Grecji i Rzymie codzienne kąpiele i wodolecznictwo stały się standardem. W greckich asklepiejonach, czyli świątyniach Asklepiosa, boga – patrona sztuki lekarskiej, obowiązkowo znajdowały się studnie. Na ścianach umieszczono ryty z zaleceniami i sposobami zażywania zabiegów wodnych. Obok nich widniały także receptury kąpieli, właściwe dla poszczególnych schorzeń. Nie inaczej było po przetransferowaniu kultu Asklepiosa, już jako Eskulapa, do starożytnego Rzymu. Otwarcie świątyni Eskulapa w tym mieście miało miejsce 1 stycznia 289 roku p.n.e. Zbudowano ją na Wyspie Tyberyjskiej, bo właśnie tam – jak podawała legenda – wypelźł święty wąż, który podróżował z delegacją rzymską od sanktuarium Asklepiosa w Epidauros na Peloponezie⁵⁷.

W czasie kiedy przenoszono kult Asklepiosa na opływającą przez Tybr wyspę, od ponad pięciuset lat Rzymianie doceniali zalety publicznych łaźni – term, zaopatrywanych akweduktami w źródlaną wodę, podgrzewaną gorącym powietrzem (tzw. *hypocaustum*). Najstarsze znane termy, pochodzące właśnie z II wieku p.n.e. znajdowały się w Pompejach. Z czasem łaźnie zamieniły się w ogromne obiekty, takie jak na przykład termy Dioklecjana, czy Karakalli, które przetrwały do czasów współczesnych. Wraz z podbojami Rzymu łaźnie pojawiały się w kolejnych prowincjach imperium. Do XXI wieku zachowały się ruiny antycznych łaźni w brytyjskim Bath, w Paryżu czy niemieckim Trewirze⁵⁸.

Jeszcze na początku V wieku 1 212 miejskich fontann i 926 publicznych łaźni w Rzymie zaopatrywanych było w wodę przez 11 akweduktów. Tak było aż do 537 roku. Wtedy podczas rocznego oblężenia Rzymu Ostrogoci zniszczyli akwedukty, odcinając miasto od dopływu bieżącej wody. Zburzenie akweduktów oraz podchwycenie przez doktrynę kościelną myśli św. Hieronima, kapłana i apologety chrześcijaństwa (345–419 lub 420): „Kogo chrzest oczyścił, nie musi się kąpać raz drugi”, spowodowały powolną rezygnację z mycia się, jako podstawowej zasady higieny⁵⁹.

⁵⁷ A. Tyszkiewicz, *Laska Eskulapa oraz kielich Hygiei, czyli o roli węża w ikonografii medycznej i farmaceutycznej*, „Medycyna, Dydaktyka, Wychowanie”, 2020 nr 2, s. 46.

⁵⁸ *Die Kaiserthermen*, www.zentrum-der-antike.de [dostęp: 02.03.2022].

⁵⁹ H. Fros, F. Sowa, *Księga imion i świętych*, t. VI: W-Z, Wydawnictwo Księży Jezuitów, Kraków 2007, s. 506.

Nie oznaczało to natychmiastowego odwrótu od elementarnych zasad czystości. Choć żywoty świętych wychwalały, także w Polsce, postawę unikającą kąpiele⁶⁰, a w 1492 roku hiszpańskie wojska po zdobyciu Grenady zburzyły wszystkie muzułmańskie łaźnie – jako siedlisko rozpusty. Znaczna część średniowiecznego społeczeństwa zdawała sobie sprawę z konieczności kąpiele. W VII wieku naszej ery, w Paryżu działało 26 łaźni, w Wiedniu – 29, we Frankfurcie – 15. Korzystali z nich tak mieszkańcy, jak i przyjezdni.

W XIV-wiecznym Krakowie, który ponownie stał się stołecznym miastem Korony i przeżywał okres rozkwitu dzięki przywilejom Kazimierza Wielkiego, funkcjonowało 12 łaźni, a w Kazimierzu – 4 łaźnie. W niegdysiejszych ośrodkach o stołecznym znaczeniu: Poznaniu i Płocku było ich po 2. Łaźnie działały wówczas także w miastach portowych – Gdańsku i Elblągu⁶¹, o czym świadczyły m.in. średniowieczne ilustracje zachowane w zbiorach bibliotek brytyjskich i francuskich czy XV-wieczny rysunek Albrechta Dürera „Kobiety w łaźni”, a także znajdujący się w zbiorach Muzeum Narodowego w Warszawie miedzioryt Wenzla von Olmütz „Cztery czarownice” (Cztery nagie kobiety)⁶².

Z nastaniem epoki nowożytnej⁶³, pod wpływem nawiedzających ówczesny świat epidemii, stwierdzono, że poprzez częste obmywanie ciała człowiek otwierał drogę do organizmu najgroźniejszym chorobom. Stąd co najwyżej ochlapywano sobie twarz i ręce, a w skrajnych przypadkach zamiast mycia stosowano wycieranie za pomocą szmat. Elżbieta I Tudor (1533–1603) kąpała się w najlepszym razie raz w miesiącu. Jej następca król Jakub Stuart I (1566–1625) nie czynił tego wcale. W nowożytnej Szwecji ciało obmywano tylko przy specjalnych okazjach, a tamtejsi chłopcy nie zmieniali odzienia nie tylko po pracach polowych, ale także po wyjściu z obory. Raz w tygodniu przemywano jedynie widoczne części ciała i miejsca intymne⁶⁴. W XVI wieku do Polski dotarła ze wschodu moda na łaźnie parowe. W XVII wieku można zaobserwować kolejne nowe zjawisko – w pałacach magnackich i domach patrycjuszowskich zaczęły funkcjonować pierwsze urządzenia do kąpiele⁶⁵.

W XVI wieku pojawiło się, zarówno w Europie, jak i w Polsce, zainteresowanie balneologią. Opublikowano wówczas pierwsze rozprawy na ten temat. Ich autorami byli

⁶⁰ Autor ma na myśli *Żywot św. Jadwigi Śląskiej z XIII wieku i XIV-wieczny Żywot św. Kingi*.

⁶¹ H. Zaremska, *Miejsca spotkań kultury masowej: karczmy i łaźnie*, W: B. Geremek (red.), *Kultura Polski średniowiecznej XIV–XV w.*, Wydawnictwo Semper, Warszawa 1997, s. 255.

⁶² Muzeum Narodowe w Warszawie, sygn. Gr.Ob.N. 36 MNW, W. v. Olmütz, *Cztery czarownice*, b.p.

⁶³ Za jej początek uznaje się upadek Konstantynopola (1453 r.) i odkrycie Ameryki przez Krzysztofa Kolumba (1492 r.); zob. *Epoka nowożytna*, www.encyklopediapwn.pl [dostęp: 05.05.2020].

⁶⁴ G. Majewska, *Bieda i brud w życiu szwedzkich chłopów i robotników w XVIII i XIX wieku*, *Studia Historica Gedanensia*, t. I: *Brud i smród*, s. 53.

⁶⁵ M. Bogucka, *Staropolskie obyczaje w XVI–XVII wieku*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1994, s. 109.

m.in.: Wojciech Oczko, Jan Innocenty Petrycy i Erazm Sykst⁶⁶. Znane były także właściwości lecznicze wód siarkowych z okolic miejscowości Szkło pod Jaworowem. Bywali tam np. Władysław IV Waza i Jan III Sobieski. Wiek XVI to także czas pierwszych intensywnych podróży bogatszych warstw polskiego społeczeństwa „do wód”. Największą popularnością cieszyły się wówczas gorące źródła w Cieplicach (niem. Bad Warmbrunn) i Łądku Zdroju (niem. Bad Landeck), położonych na Śląsku. Zainteresowanie Italią sprawiło, że obywatele Rzeczypospolitej podejmowali także podróże do gorących źródeł Abano Terme pod Padwą i Bagna di Lucca w Toskanii. Około połowy XVI wieku z ciepłych kąpiei we Włoszech korzystał słynny poeta Jan Kochanowski, a w latach pięćdziesiątych tamtego wieku na kurację pojechał tam Krzysztof Mikołaj Radziwiłł, zwany „Sierotką”, wraz z żoną Katarzyną z Tęczyńskich⁶⁷.

Podróże do wód zyskały na intensywności w XVII wieku. W 1687 roku do Cieplic zawitała m.in. Maria Kazimiera d'Arquien, która zażywała tam kąpiei siarkowych. Nowym celem podróży do wód stały się uzdrowiska czeskie, w tym niezwykle popularny Karlsbad, czyli Karlove Vary, które odrodziły się po wielkim pożarze w 1604 roku. Na początku XVIII wieku dołączyły do najpopularniejszych uzdrowisk ówczesnej Europy: francuskich Aix les Bains i Evian, niemieckiego Baden Baden, angielskiego Bath czy belgijskiego Spa. W Karlowych Varach bywał m.in. król August II Sas⁶⁸.

W połowie XVIII wieku zamożni Polacy, podobnie jak inni równie dobrze sytuowani Europejczycy, odkryli angielskie Bath, bogate w źródła geotermalne dawne rzymskie uzdrowisko Aqua Sulis. Na początku XVIII wieku do Bath, po okresie mniejszej popularności, powrócili masowo kuracjusze. Stało się to za sprawą Marii Beatrycze d'Este, żony króla Jakuba II Stuarta. Dziewięć miesięcy po kąpiei w gorących źródłach królowa urodziła królewskiego potomka. Najpierw do Bath ruszyli mieszkańcy Wysp Brytyjskich, dla których taki wyjazd był niezwykle wyjątkowym wydarzeniem towarzyskim. W otoczeniu gregoriańskiej architektury z beżowego wapienia kuracjusze nie tylko zażywali kąpiei, ale prezentowali się w najnowszych strojach, tańczyli, chadzali na bale, pili gorącą czekoladę i ucztowali przy dźwiękach muzyki. Każda brytyjska panna na wydaniu marzyła, aby przyjechać tam wraz z rodzicami choćby na krótki turnus leczniczy, by skorzystać z możliwości poznania

⁶⁶ J. Dowigiałło, *Erazm Sykst i jego koncepcje hydrogeologiczne*, „Przegląd Geologiczny”, 2015, t. LXIII, nr 10/1, s. 687.

⁶⁷ A. Kucharski, *Polskie wyjazdy kuracyjne do wód w XVI w.*, Pasaż Wiedzy Muzeum Pałacu Króla Jana III w Wilanowie, www.wilanow-palac.pl [dostęp: 23.03.2020].

⁶⁸ A. Kucharski, *Staropolska turystyka uzdrowiskowa w XVIII wieku*, „Czasy Nowożytne”, 2010 nr 23, s. 130.

przyszłego męża. Z czasem, kiedy Bath zyskało popularność nie tylko w Królestwie Wielkiej Brytanii⁶⁹, kawalerowie rekrutowali się już z całej europejskiej socjety⁷⁰.

Latem 1785 roku w Bath przebywał Julian Ursyn Niemcewicz w towarzystwie Seweryna Potockiego. Spędzali tam czas, uczestnicząc głównie w balach i odbywając liczne spotkania ze znaczącymi w środowisku arystokratycznym osobistościami, w tym ze słynnym admirałem angielskiej marynarki George'em Rodneyem. Dwa lata później, pod koniec czerwca 1787 roku, angielskie uzdrowisko odwiedził Stanisław Kostka Potocki ze swoją teściową Izabelą Lubomirską. Oni też przybyli tam głównie w celach towarzyskich⁷¹. Czasy XVIII-wiecznej popularności Bath to okres, kiedy pobyty w miejscowościach uzdrowiskowych, określanych też z niemiecka kurortami⁷², przestały mieć wyłącznie leczniczy charakter, nabierając także, a może przede wszystkim, wymiaru turystyczno-rekreacyjnego i towarzyskiego. W ten sposób, po kilkunastu stuleciach przywrócono, uważaną za oczywistą w czasach antycznych, społeczno-towarzyską funkcjonalność miejsc przeznaczonych do kąpeli.

Upowszechnienie się kąpeli zdrowotnych sprawiło, że wzrosła także wiedza na temat hydroterapii. Przyczynili się do tego kolejni entuzjaści leczenia tą metodą, jak np. Johann Siegmund Hahn (1696–1773), lekarz miejski w Świdnicy. Wydana przez niego w 1743 roku praca pt. *O potwierdzonej obserwacjami cudownej sile leczniczej zimnej wody, stosowanej zewnętrznie i wewnętrznie* cieszyła się znaczną popularnością, była wielokrotnie wznawiana⁷³. Tematem zajęli się także filozofowie. Anglik John Locke (1632–1704) zwrócił uwagę na wartość zimnych kąpeli jako skutecznej metody hartowania ciała. Jego spostrzeżenia popierał znany francuski filozof i pisarz Jean-Jacques Rousseau, który w dziele *Emil ou de l'Education*, wydanym w 1762 roku, podkreślał, jak ważne dla zdrowia były zimne kąpiele.

Trudno dziś określić, gdzie w pierwszym trzydziestoleciu XVIII wieku, doszło po raz pierwszy do kąpeli morskich o charakterze zdrowotnym. Pod uwagę brane były trzy

⁶⁹ Istniało w latach 1707–1800. Powstało w wyniku unii Królestwa Anglii i Królestwa Szkocji w jedno państwo, obejmujące całość wyspy Wielkiej Brytanii; zob. J. Przeworski, M. J. Wachtel, *Ilustrowana encyklopedia powszechna*, t. I, Wydawnictwo J. Przeworski, Warszawa 1937, s. 25.

⁷⁰ A. Wdowik, *Zdrojowe salony Europy. Polacy w Bath oraz Spa w 2. połowie XVIII wieku (w świetle wybranych źródeł biblioteczno-archiwalnych w Wielkiej Brytanii oraz Belgii)*, „Wiek Oświecenia”, 2017 nr 33, s. 207.

⁷¹ Z. Gołębiowska, *Podróż Izabeli i Adama Jerzego Czartoryskich do Wielkiej Brytanii (1789–1791)*, „Annales Universitatis Marie Curie-Skłodowska, Sectio F Historia”, 1983/1984, t. XXXVIII–XXXIX, s. 137–138.

⁷² Niem. „Kurort” zamiennie z „Bad” – uzdrowisko. Według słownika PWN to w języku polskim: miejscowość lecznicza, znana miejscowość wypoczynkowa; zob. *Kurort*, sjp.pwn.pl [dostęp: 20.03.2020].

⁷³ A. Straburzyńska-Lupa, S. Dziedzic, G. Straburzyński, V. Priessnitz, S. Kneipp, *Wilhelm Winternitz i ich wkład w rozwój wodolecznictwa w XIX i XX wieku*, „Acta Balneologica”, 2014, t. LVI, nr 1 (135), s. 51.

miejsowości – Liverpool, Whitby i Scarborough⁷⁴. Za zorganizowanie i rozpropagowanie pierwszego europejskiego, nowoczesnego kurortu morskiego, odpowiedzialny był lord doktor Richard Russel⁷⁵. W 1747 roku udał się on do wioski Brighthelmston, późniejszego Brighton, gdzie zainicjował praktyczne wykorzystanie właściwości wody morskiej w leczeniu, a swoje doświadczenia opublikował w rozprawie *De Tabæ Glandulari, Sive de Usu Aquæ Marinae in Morbis Glandularum Dissertatio*, w której zalecił stosowanie wody morskiej do kuracji powiększonych węzłów chłonnych. Była to pierwsza praca, w jakiej wykazano związek pomiędzy spożywaniem wody i kąpielami morskimi a poprawą stanu zdrowia⁷⁶.

Russel głosił, że woda morska, najlepiej z okolic miejsca, w którym prowadził swoje badania, była lepsza od tej ze źródeł geotermalnych. Jego idee wkrótce znalazły zwolenników tak na Wyspach, jak i poza nimi. W 1753 roku Russel kupił w Brighthelmston (Brighton) działkę i przeniósł tam swoją praktykę lekarską. Dwuspadowy budynek z czerwonej cegły, mieszczący jego klinikę, był największym domem we wsi, a tylne wyjście otwierało się bezpośrednio na plażę. Dzięki niewielkiej odległości od Londynu (zaledwie 76 km) miejscowość stała się popularnym kurortem, odwiedzanym przez członków rodziny królewskiej. Z czasem na potrzeby dworu wybudowano letni pałac The Royal Pavilion⁷⁷.

Po Brighthelmston (Brighton) w szybkim tempie powstawały kolejne kąpieliska. Najpierw nad kanałem La Manche: w Dieppe, Trouville, Boulogne i Hawrze, a następnie nad Morzem Bałtyckim, w miejscowości Bad Doberan. Pierwsze bałtyckie kąpielisko morskie założone zostało w 1793 roku przez dra Samuela Gottlieba Vogla, profesora medycyny na uniwersytecie w Rostocku. Uzyskał on poparcie księcia Meklemburgii-Schwerinu, co niewątpliwie ułatwiło mu prowadzenie działalności.

Bad Doberan, leżące zaledwie 15 km od Rostocku, było już wówczas popularnym miejscem spacerów dla mieszkańców miasta. Znajdował się tam także interesujący turystycznie kościół pocysterski, w którym pochowano władców Meklemburgii, a także królową Danii Małgorzatę Sambirię. Początkowo infrastruktura nowo utworzonego kąpieliska składała się zaledwie z dawnej stajni i namiotu z wannami. Potem powstał budynek kąpielowy, mieszczący 10 kabin. W 1899 roku wybudowano pierwsze pokoje dla kuracjuszy, Kurhaus (dom zdrojowy) stanął dopiero w latach 1814–1817, a wkrótce powstał także teatr,

⁷⁴ J. K. Walton, *British Tourists and the Beaches of Europe, from the Eighteenth Century to the 1960'*, W: M. Farr, X. Guégan (red.), *The British Abroad since XIX Century*, v. I, Wydawnictwo Macmillan, London 2013, s. 21.

⁷⁵ N. Moore, *Russel Richard*, W: S. Lee (red.), *Dictionary of National Biography*, v. XLIX, Smith, Elder & Co., London 1897, s. 470–471.

⁷⁶ R. Russel, *De Tabæ Glandulari, Sive de Usu Aquæ Marinae in Morbis Glandularum Dissertatio*, London 1755.

⁷⁷ D. Beevers, *The Royal Pavilion, Brighton: Souvenir Guide and Catalogue*, Wydawnictwo Jarrold Publishing, Peterborough 2008, b.p.

zakład wód mineralnych, przebieralnie plażowe oraz łódzie i wozy kąpielowe. Bad Doberan szybko stało się popularne, a wprowadzone tam rozwiązania kopiowano w innych nadbałtyckich kąpieliskach⁷⁸.

W Bad Doberan początkowo nie kąpano się bezpośrednio w morzu, lecz w wannach. Wodę czerpano z morza rurociągiem i systemem pomp, napędzanych przez zwierzęcy kierat, a następnie wlewano ją do wanien. Wodę przeznaczoną do „ciepłych” wanien podgrzewano na specjalnej kuchni, a następnie, zamiast prowadzić rurami, po prostu roznoszono w wiadrach. Wodę morską podawano także do stołu. Jej picie zalecane było w leczeniu melancholii, współcześnie definiowanej jako stany depresyjne⁷⁹.

Obowiązkowym wyposażeniem kąpielisk z XVIII i XIX wieku były tak zwane wozy kąpielowe. Zbudowane na drewnianej ramie klasycznego wozu konnego, składały się dodatkowo z platformy, na której umieszczano materiałową, drewnianą lub drewniano-materiałową budkę. Te pierwsze (materiałowe) służyły przeważnie jedynie jako przebieralnie. Drugie, w swojej najbardziej zaawansowanej postaci, oprócz ławek i drabinki prowadzącej do wody, posiadały piecyk, lampę, a nawet wannę z ciepłą wodą. Trzecia wersja, również bogato wyposażona, po ściągnięciu tekstylnego dachu pozwalała dodatkowo cieszyć się słońcem⁸⁰.

Wozy kąpielowe były konstrukcjami o wysokim stopniu zindywidualizowania – od niewielkich pojazdów, na ramach przypominających te z powozów, do dużych wozów, budowanych na bazie najcięższych konstrukcji towarowych. Mianem wozów kąpielowych określano także domki kąpielowe z wszelkimi wygodami, zbudowane na platformach szynowych. Były one jednak bardzo rzadko spotykane. W zasadzie każda konstrukcja była inna, a jej forma była wypadkową umiejętności lokalnych rzemieślników i komponentów dostępnych w danym rejonie nadmorskim. Były też odpowiedzią na panujące wtedy normy obyczajowe. Wyciągnięte przez konia – lub konie – kilkadziesiąt metrów w głąb morza pozwalały wejść bezpośrednio do wody, a potem – przede wszystkim paniom – dyskretnie skryć się od razu w przebieralni. Wszak kąpano się wtedy często nago lub w koszulach. Pokonanie fal ułatwiały liny zamontowane do wozu. Jak słusznie zauważył Janusz Dargacz, badacz pierwszych obyczajów kąpielowych na polskim wybrzeżu, kąpiele w morzu

⁷⁸ *Bad Doberan nahe der Ostsee. Eine Perle der Gotik und des Klassizismus. Klimatischer Kurort und Sommerfrische. Stahl- und Eisenmoorbad. Beliebter Ruhesitz, Ausflugs- und Tagungsort*, Wydawnictwo Rat der Stadt Bad Doberan, Bad Doberan 1926, s. 3.

⁷⁹ Najbardziej znaną specjalistyczną pozycją na ten temat jest: H. Auerbeck, *Von der Kaltwasserkur bis zur physikalischen Therapie: Betrachtungen zu Personen und zur Zeit der wichtigsten Entwicklungen im 19. Jahrhundert*, Wydawnictwo EH – Verlag, Bremen 2012.

⁸⁰ Zob. K. Ferry, *Beach Huts and Bathing Machines*, Wydawnictwo Shire, London 2009.

traktowane były jako zabiegi lecznicze i często korzystały z nich osoby starsze czy chore. Zwyczajnie łatwiej było im podjechać takim wozem, niż przedzierać się przez fale⁸¹.



Fot. 1. Wozy kąpielowe we francuskim porcie Bolougne nad kanałem La Manche (wyd. Levy, Boulogne-sur-Mer, ok. 1890 r.);
źródło: <https://www.ebay.co.uk/itm/372654759958> [dostęp: 08.09.2023].

Pierwsze lecznicze kąpiele morskie mocno różniły się od dzisiejszych wyobrażeń. Nie było to powolne, lecz gwałtowne, często niezbyt przyjemne zanurzanie się w zimnej wodzie. Interesujący opis XVIII-wiecznych kąpeli przytoczyła w wywiadzie prof. dr hab. Małgorzata Omilanowska: „Mężczyźni mieli wchodzić do morza jak wojownicy. Wchodzili więc i parli w fale, bijąc je rękami jak bokserzy. Kobiet zaś nie można było narażać na fizyczne szarpanie się z falami, ponieważ uznawano, że były one dla nich za silne. W związku z tym wwożono je do morza specjalnymi wozami kąpielowymi, następnie otwierano drzwiczki, pacjentka stawała na progu, a towarzysząca jej tzw. kąpielowa, łapała ją za ramiona, czekała, aż nadejdzie załamująca się fala, wrzucała głowę pod fale tak, aby kobieta wzięła uderzenie wody morskiej na siebie, zaczynając od głowy, i przytrzymywała ją pod wodą do granicy utraty tchu. (...) W XVIII wieku kobiety brytyjskie, którym zalecano takie kąpiele, z lękiem jechały nad morze, bo wiedziały, co je tam czeka. Zdawały sobie sprawę, że będzie to nieprzyjemne doświadczenie. Stosowanie tego rodzaju terapii miało miejsce jeszcze w latach dwudziestych i trzydziestych XIX wieku”⁸².

Według zaleceń ówczesnych medyków, lecznicza kąpiel powinna odbywać się w wodzie o temperaturze maksymalnie 12, 14, 16 stopni. To tłumaczyło, dlaczego pierwsze

⁸¹ A. Olszewska, *Gdańszczanin na plaży – poznaj przedwojenne zwyczaje kąpielowe*, www.gdansk.pl [dostęp: 10.03.2020].

⁸² T. Falba, *Plaża tylko dla elit*, wywiad z prof. dr hab. Małgorzatą Omilanowską, <https://www.portalmorski.pl> [dostęp: 20.03.2020].

morskie kąpieliska rozwinęły się nad zimnymi wodami Morza Północnego czy Bałtyckiego, a nie np. nad Morzem Śródziemnym. Bardzo rozpowszechnione były także zdrowotne, zimowe kąpiele, czyli współczesne morsowanie. Zalecano je szczególnie jako pomocne w zwalczaniu nadwagi i otyłości⁸³.

Rozwój znaczenia wody morskiej w balneoterapii oraz coraz powszechniejszego wykorzystywania pobytu w miejscowościach kąpielowych w celach rozrywkowo-towarzyskich sprawiły, że pod koniec XVIII wieku Europa była gotowa na nowe standardy nadmorskiego wypoczynku, w którym istotną rolę odgrywały atrakcyjnie położone, nadmorskie miejscowości rekreacyjno-kąpieliskowe. Najważniejsze, znane do dziś, powstały do lat trzydziestych XIX wieku. Trwająca od starożytności ewolucja wiedzy na temat balneoterapii i odkrycie leczniczego wpływu zimnych kąpieli morskich na organizm ludzki, sprawiło, że dla południowego wybrzeża Bałtyku otworzyła się szansa na nowy kierunek aktywności gospodarczej, jaką była turystyka i szeroko pojęta rekreacja, a później także sport. Od pierwszych dziesięcioleci XIX wieku turyści przybywający nad Zatokę Gdańską, zaczęli doceniać walory Gdańska jako miejsca pozwalającego urozmaicić wypoczynek nad wodą elementami turystyki kulturowej. Miało to miejsce mimo ubogiej jak na współczesne standardy, bazy turystycznej. Omówione zjawiska zawarte zostały we współczesnym pojęciu turystyki nadmorskiej, w której zawierają się wszelkie przejawy aktywności, w tym o charakterze rekreacyjnym i sportowym, podejmowane przez turystów w pasie lądu na głębokość do 10 km od brzegu oraz do 20 km od linii brzegu morskiego w stronę morza⁸⁴.

2. Geneza i początki aktywnego wypoczynku w Gdańsku do 1871 roku

Choć Gdańsk i sąsiednie miejscowości nadmorskie zaczęto postrzegać jako destynację turystyczną dopiero w XIX wieku, dla zrozumienia procesów prowadzących do wykształcenia się na tym obszarze infrastruktury służącej aktywności o charakterze turystycznym rekreacyjnym i sportowym, w kontekście wykorzystania zasobów terenów morskich i dziedzictwa kulturowego niezbędne stało się poznanie, choćby w największym możliwym skrócie, historii miasta i miejscowości doń przynależnych do drugiej połowy XIX wieku. Bardzo ważne było też zwrócenie uwagi na proces odbudowy znaczenia Gdańska w aspekcie

⁸³ E. Flehsig, *Handbuch der Balneotherapie für praktische Ärzte*, Wydawnictwo August Hirschwald, Berlin 1892, s. 162.

⁸⁴ L. Butowski, *Morska przestrzeń turystyczna*, „Turyzm”, 2004 nr 24, s. 58.

jego nadmorskiego położenia w połowie XIX wieku. Proces ten znacząco rzutował także na rozwój rekreacji, turystyki i wypoczynku.

Za umowny początek historii miasta Gdańska uważa się 997 rok, kiedy do grodu przybył czeski misjonarz, benedyktyn, biskup praski, św. Wojciech. Nakazał on wówczas wycięcie świętego dębu (który w pogańskich wierzeniach mieszkańców tej części południowego Bałtyku, wspierał nieboskłon, jego korzenie schodziły do najgłębszych podziemi, a pień stanowił centrum wszechświata) i ochrzcił kilka tysięcy osób. Następnie z Gdańska udał się z misją chrystianizacyjną na wschód od dolnego biegu Wisły, na terytoria zamieszkałe przez Prusów, gdzie 23 kwietnia 997 roku poniósł śmierć z rąk nieprzychylnych nowej wierze pogan⁸⁵.

Ślady osadnictwa na terenie późniejszego miasta sięgały okresu wpływów rzymskich, przy czym te na terenie dzisiejszego Głównego Miasta (obecnie ul. Długa, Ratusz Głównego Miasta) datowane są na VII–VIII wiek⁸⁶. Początek kształtowania się zespołu grodowego i portowego to X wiek. Badania archeologiczne wykazały, że średniowieczny gdański gród położony był w delcie rzeki Motławy, wpływającej do Wisły, położonej 800 metrów bliżej od obecnego ujścia⁸⁷.

Od X do XII wieku miasto znajdowało się pod władzą polskiej dynastii Piastów. W XIII wieku przynależało do Księstwa Pomorskiego. Przez krótki czas, na przełomie XIII i XIV wieku ponownie trafiło pod rządy polskie, aby na następne półtora wieku – od 1308 do 1454 roku – znaleźć się pod panowaniem krzyżackim. W latach 1454–1793 Gdańsk wchodził w skład Pierwszej Rzeczypospolitej na specjalnych prawach gwarantujących dużą autonomię. Niezależnie od sytuacji politycznej, od X wieku Gdańsk rósł w siłę jako ośrodek handlowy, bogacący się na obrocie zbożem, płodami rolnymi, drewnem czy m.in. wyrobami hutniczymi, napływającym Wisłą z terenów Korony i Litwy. Od około 1361 roku do samego końca istnienia związku (ostatni zjazd w 1669 roku) miasto było członkiem Hanzy, związku handlowego państw północnej Europy⁸⁸. „Wielki przywilej” z 15 maja 1454 roku uwłaszczył miasto na rozległych, okolicznych dobrach należących dotąd do zakonu krzyżackiego,

⁸⁵ J. Canaparius, *Świętego Wojciecha żywot pierwszy*, Wydawnictwo Benedyktynów, Kraków 1997, s. 89.

⁸⁶ H. Paner, *Archeologia Gdańska w latach 1988–2005*, W: H. Paner (red.), *Archeologia Gdańska*, t. I, Muzeum Archeologiczne w Gdańsku, Gdańsk 2006, s. 63.

⁸⁷ A. Zbierski, *Początki Gdańska w świetle najnowszych badań*, W: F. Mamuszka, i in. (red.), *Gdańsk jego dzieje i kultura*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1970, s. 16.

⁸⁸ Hanza, znana także jako Hanzeatycki Związek Morski, Liga Hanzeatycka, czy Związek Hanzeatycki. Istniejąca w średniowieczu i na początku ery nowożytnej (1241–1669), niemiecka liga miast Europy – głównie północnej – Hanza zbudowana została na bazie wspólnego poparcia ekonomicznego oraz politycznego. Związek posiadał także realną władzę wojskową. W szczytowym okresie rozwoju Hanza liczyła około 160 miast; zob. P. Dollinger, *Dzieje Hanzy*, Wydawnictwo Wolumen, Warszawa 1997, s. 10–15.

przyznając liczne uprawnienia społeczne oraz ekonomiczne⁸⁹. Od tego czasu nastąpił gwałtowny rozwój Gdańska jako ośrodka handlowego i największego miasta Korony – wielonarodowościowego, otwartego na odmienności kulturowo-religijne, kosmopolitycznego, ale zawsze stojącego przy prawowitym władcy, jak to miało miejsce podczas potopu szwedzkiego, czy w 1734 roku, kiedy obleżony przez Rosjan i Sasów, stanął po stronie króla Stanisława Leszczyńskiego⁹⁰.

Po pierwszym rozbiórze Polski, w 1772 roku Prusy zajmując tereny pobliskie Gdańskowi i jego niektóre majątki, uzależniły od siebie handel miejski. Prusacy kontrolowali Wisłę pod Toruniem, a także przyległy do miasta Nowy Port. Dnia 23 stycznia 1793 roku dokonały zaś zaboru Gdańska⁹¹. W 1807 roku wojska napoleońskie, w tym oddziały polskie, dowodzone przez marszałka Franciszka Józefa Lefebvre'a z plebanii w Pruszczu Gdańskim, zdobyły miasto. Na mocy traktatu w Tylży, 9 lipca 1807 roku, utworzono pierwsze WMG, które choć formalnie znajdujące się pod protektoratem Prus i Saksonii, zależne było od Napoleona Bonaparte. W 1813 roku wojska pruskie i rosyjskie ponownie obległy miasto. Dnia 2 stycznia 1814 roku Francuzi poddali miasto, a 14 lutego władze pruskie rozwiązały Senat Wolnego Miasta oraz inne organy polityczne Wolnego Miasta⁹².

Dnia 15 maja 1815 roku król Fryderyk Wilhelm III Hohenzollern ogłosił dekret o włączeniu WMG, Torunia i części ziem byłego Księstwa Warszawskiego do Królestwa Prus. Dnia 1 lipca 1816 roku powstała Rejencja Gdańska, będąca samodzielnym organem administracji państwowej. Oprócz Gdańska rejencja obejmowała teren powiatów: elbląskiego, kościerskiego, kartuskiego, wejherowskiego, malborskiego, starogardzkiego. Pierwszym prezydentem rejencji, sprawującym rządy do 1818 roku, został Heinrich Theodor von Schön – znany pruski polityk, później nadprezydent Prus Wschodnich i Zachodnich, promotor odbudowy zamku w Malborku⁹³.

Niemal roczne oblężenie miasta doprowadziło do ogromnych strat. Na przedmieściach w gruzach legło ponad 1 400 budynków. W samym mieście zniszczeniu uległo 112 domów i 197 spichlerzy. Straty wśród ludności cywilnej wyniosły 5 752 osoby, z czego zaledwie 60 to śmiertelne ofiary bombardowań – pozostali zmarli w wyniku chorób i głodu. Zniszczenia spowodowane działaniami wojennymi oraz zastój handlu na Bałtyku doprowadziły do licznych bankructw domów handlowych – do 1809 roku pozostało ich

⁸⁹ S. Matysik, *Dzieje Gdańska*, W: F. Mamuszka, i in. (red.), *Gdańsk jego dzieje i kultura*, s. 38.

⁹⁰ Obszernie na ten temat w: E. Cieślak, *W obronie tronu króla Stanisława Leszczyńskiego*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1986.

⁹¹ S. Matysik, *Dzieje Gdańska...*, s. 70.

⁹² M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. I: 1997–1945, Muzeum Gdańska, Gdańsk 2019, s. 259.

⁹³ W. Maurenbrecher, *Schön, Theodor von*, W: K. v. Schmidt, G. E. Schulze (red.), *Allgemeine Deutsche Biographie*, v. XXXII, Wydawnictwo Duncker & Humblot, Leipzig 1891, s. 781–792.

zaledwie cztery. Główną przyczyną problemów była blokada kontynentalna narzucona przez Francję swoim sojusznikom. O skali problemu świadczył udział Anglii w gdańskim eksporcie zboża, który wynosił 89% w 1800 roku, a blokada spowodowała jego załamanie. Dodatkowym obciążeniem dla eksportu zboża jako głównego źródła dochodów miasta było ponowne nałożenie ceł przez Królestwo Prus na transport towarów Wisłą. Miasto borykało się z długiem zaciągniętym za czasów Wolnego Miasta na spłatę francuskich kontrybucji, wynoszącym 9 781 000 talarów pruskich. Dług ten spłacono dopiero w 1863 roku⁹⁴.

Do połowy XIX wieku nastąpił ogólny upadek miasta. W 1816 roku, mając 51 031 mieszkańców, zajmowało ono czwartą pozycję wśród najludniejszych miast pruskich. Gdańsk wyprzedzały wówczas jedynie Berlin, Królewiec i Wrocław. Pod koniec XIX wieku pod względem zaludnienia Gdańsk został wyprzedzony przez trzydzieści innych niemieckich miast.

Tabela 1. Ludność Gdańska w XIX wieku bez przedmieść

Rok	Liczba ludności	Liczba żołnierzy (% populacji)
1816	51 031	
1828	55 669	
1843	57 933	
1852	67 016	5 641 (8,4%)
1861	72 000	15 700 (21,8%)
1864	90 000	12 000 (13,3%)
1871	88 475	5 300 (5,9%)

źródło: Opracowanie własne na podstawie: M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. I: 997–1945, Muzeum Gdańska, Gdańsk 2019, s. 258–310.

W latach dwudziestych XIX wieku gdańskie warsztaty zatrudniały jedynie 700 osób. W zasadzie w ogóle nie rozwinął się przemysł manufakturowy. Największą była, działająca od 1817 roku, najpierw na Osieku, a potem (1839 roku) przeniesiona na Dolne Miasto, *Gewehrfabrik Danzig*, czyli fabryka karabinów Johanna Ferdinanda Geschkata, która zatrudniała 80 robotników. W całej Rejencji Gdańskiej pracowała tylko jedna maszyna parowa o mocy 4 KM. Zniszczenia w infrastrukturze mieszkaniowej, wywołane przez drugie oblężenie miasta z 1813 roku, ciasnota panująca wewnątrz nowożytnych obwałowań oraz zły stan budynków mieszkalnych, przekładały się na bardzo złe warunki bytowe mieszkańców. Do tego trzeba dodać mało wydajną i słabo rozbudowaną sieć wodociągową i brak kanalizacji⁹⁵.

⁹⁴ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska...*, s. 257.

⁹⁵ W. Gruszkowski, *Rozwój przestrzenny Gdańska od końca XIX wieku do I wojny światowej*, W: M. Postawka, P. Lorens (red.), *100-lecie nowoczesnej urbanistyki w Gdańsku*, Wydawnictwo Fundacja Gdańska, Gdańsk 2009, s. 39.

Ważnym wydarzeniem – z punktu widzenia rozwoju miasta – było otwarcie w listopadzie 1817 roku, w budynku dawnego kościoła św. Jakuba przy ulicy Łągiewniki, Królewskiej Szkoły Nawigacji (Königliche Navigationsschule). Rząd pruski zorganizował podobne szkoły w Piławie, Ustce, Szczecinie, Darłowie, Stralsundzie. Pierwszym dyrektorem gdańskiej szkoły był doktor filozofii i pedagog Ludolf Hermann Tobiesen. Podczas roku szkolnego uczęszczało do niej od 40 do 100 uczniów. Kościół św. Jakuba mieścił morską placówkę oświatową do 1826 roku. W tym samym roku za 11 000 talarów przekazanych szkole z dotacji rządowej, zakupiono i adaptowano kamieniczkę z 1739 roku przy Karpfenseigen 26 (ul. Karpiej). Przy wydzielonym szkole nabrzeżu zacumowały należące do niej statki szkolne, w tym zbudowana w 1843 roku 33-metrowa korweta SMS „Amazone”. Korweta, której załoga liczyła 143 marynarzy, odbyła wiele dalekich podróży, w tym do Hiszpanii, Włoch, Grecji, Turcji, a nawet Nowego Jorku⁹⁶. Kolejną inicjatywą, która miała ożywić handel morski w Gdańsku, było wybudowanie w latach 1823–1844 – z funduszy państwowych – granitowego mola przy zachodnim ujściu Wisły. Molo o długości 785 m pełniło jednocześnie funkcję nabrzeża przeładunkowego. W 1827 roku gdańszczanin Johann Wilhelm Klawitter, po odbyciu nauki w Anglii, otworzył niedaleko ujścia Motławy do Wisły nowoczesną stocznnię, opartą na wzorach angielskich⁹⁷.

W 1827 roku do Gdańska dotarł parowiec, zbudowany w Anglii, na zamówienie warszawskiego kupca Konstantego Wolickiego. Pełnomorski „Książę Xawery” służył do holowania statków do portu oraz do rejsów wycieczkowych. Po odbyciu kilku rejsów turystycznych z Gdańska do Sopotu, władze Gdańska wstrzymały inicjatywę, zakazując dalszej eksploatacji parowców. Po ponad dwóch latach postoju „Książę Xawery” odpłynął w 1830 roku do Warszawy. Dziesięć lat później, w 1840 roku Johann Wilhelm Klawitter razem z Aleksandrem Gibsonem założyli spółkę „Weichsel”, eksploatującą bocznołowe statki parowe na dolnej Wiśle i we własnej stoczni zbudowali pierwszy parowy statek bocznołowy⁹⁸. W konsekwencji dwóch ogromnych powodzi – w kwietniu 1829 roku, a zwłaszcza zimą 1840 roku, kiedy to spiętrzone wody Wisły przerwały wydmy niedaleko miejscowości *Östlich-Neufähr* (Górki Wschodnie) w odległości 7 km od Gdańska, tworząc nowe ujście rzeki⁹⁹ – władze prowincji wybudowały śluzę w Pleniewie. To zapobiegło występowaniu zmiennych stanów wód w gdańskim porcie i zdecydowanie poprawiło

⁹⁶ *Sms Amazone*, www.deutsche-schutzgebiete.de [dostęp: 20.05.2020].

⁹⁷ J. Litwin, *Morskie zabytki Gdańska i okolic*, Wydawnictwo Marpress, Gdańsk 1999, s. 66.

⁹⁸ J. Miciński, *Księga statków polskich*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 1996, s. 12.

⁹⁹ A. Majewski, *Rys historyczny powstania przekopu ujścia Wisły do Morza Bałtyckiego pod Świbnem*, W: *Zbiór referatów wygłoszonych na konferencji jubileuszowej, upamiętniającej 100. rocznicę przekopu ujścia Wisły do Morza Bałtyckiego w Świbnie*, Gdańsk 1995, s. 9.

bezpieczeństwo powodziowe¹⁰⁰. Cztery lata później w północnej części Brabanku państwo pruskie rozpoczęło budowę państwowej stoczni, przeznaczonej głównie na potrzeby remontów i budowy jednostek wojennych. Z czasem nazwano ją „Stocznia Królewska” (Königliche Werft Danzig)¹⁰¹.

W 1819 roku zbudowano utwardzoną drogę z Gdańska do Pruszcza Gdańskiego i dalej do Bydgoszczy, a w drugą stronę przez wsie Sopot i Gdynia do Wejherowa. Stała się ona częścią wybudowanej w latach 1824–1830 pierwszej dużej drogi bitej, prowadzącej z Królewca przez Tczew, do Gdańska i dalej do Berlina. Na drogach wodnych, od 1847 roku, pomiędzy Gdańskiem a Warszawą działała regularna komunikacja pasażersko-towarowa, prowadzona przez bocznokołowce. Siedem lat wcześniej w Gdańsku miało miejsce pierwsze wydarzenie związane z komunikacją kolejową. Późną jesienią 1840 roku drogą morską przypłynęły cztery lokomotywy belgijskiej firmy, należącej do Anglika, Johna Cockerilla, wzorowane na lokomotywie George'a Stephensona. Lokomotywy zamówione przez Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej przeładowano ze statku na barki i zawieziono do Warszawy¹⁰².

Dnia 19 lipca 1852 roku, o godzinie 14.30 wjechał na pierwszy gdański dworzec Gdańsk-Brama Nizinna próbny pociąg. Wszystkie miejsca w trzech wagonach pasażerskich 2 i 3 klasy były zajęte. W związku z tym, że budowa dworca pociągnęła za sobą konieczność wykonania wyłomu w miejskich obwałowaniach, postawiono przed nim specjalną, ufortyfikowaną Bramę Kolejową, zaopatrzoną w mury z otworami strzelniczymi i z wnękami pozwalającymi na zaryglowanie przejazdu żelaznymi sztabami¹⁰³. Doprowadzenie do Gdańska pierwszej linii kolejowej zbiegło się z budową mostów tczewskich (1850–1857). Linia do Gdańska oraz odnoga przez mosty tczewskie do Królewca były elementami tej samej magistrali z Berlina do Frankfurtu nad Odrą, Krzyża, Bydgoszczy dalej przez Tczew, właśnie do Gdańska i Królewca¹⁰⁴.

Za kadencji nadburmistrza Leopolda von Wintera (1863–1890) wybudowano system kanalizacyjny (1869–1871) oraz sieć wodociągową (1879). Uruchomiono pierwszą linię tramwajów konnych (1873), a także wybrukowano większość ulic i chodników. Zmodernizowano nabrzeża, w tym w porcie na Motławie. Wszystkie te działania nie

¹⁰⁰ E. Czaja, *Wpływ przekopu Wisły w Świbnie na zabudowę rzeki i rozwój dróg wodnych w delcie Wisły*, W: *Zbiór referatów...*, s. 67.

¹⁰¹ G. Stavorinus, *Die Geschichte der Königlichen/Kaiserlichen Werft Danzig: 1844–1918*, Veröffentlichungen aus den Archiven Preussischer Kulturbesitz, v. XXVII, Böhlau, Köln 1990, s. 22.

¹⁰² W. Wojasiewicz, *Parochody*, „OKPKPPH”, 2015 nr 6, s. 10.

¹⁰³ Więcej na temat rozwoju komunikacji kolejowej w Gdańsku w kolejnych rozdziałach pracy.

¹⁰⁴ W. Ramm, *Die alte Weichselbrücke Dirschau: Meilenstein in der Entwicklung des Ingenieurbaus und zeitgeschichtliches Denkmal, katalog die Ausstellung, Freie Akademie der Künste in Hamburg, in Kooperation mit der Hamburgischen Ingenieurkammer Bau und der TUHH, Arbeitsbereich Massivbau, Hamburg 2002, b.p.*

zmieniały faktu, że na skutek celowej polityki króla pruskiego i cara rosyjskiego, Gdańsk przestał odgrywać dominującą, a choćby nawet ważną rolę jako port i stracił swoje znaczenie jako główny ośrodek handlu zbożem, jak to miało miejsce do końca XVIII wieku. Rozwój Gdańska jako ośrodka handlowego skutecznie zahamowały takie czynniki jak: faworyzowanie przez rząd pruski jako portów morskich Królewca i przede wszystkim – najbliższego Berlinowi – Szczecina; zmienność ceł nakładanych przez monarchie berlińską i petersburską; zmiana granic przy jednoczesnym otwarciu bezpiecznego i stabilnego kanału dystrybucji zboża z Wołynia, Podola i Ukrainy przez porty Morza Czarnego oraz austro-węgierskiego wówczas Triestu, a na północy rosyjskiego Sankt Petersburga¹⁰⁵.

Po 1815 roku Gdańsk, z dominującego ośrodka handlowo-portowego, stał się przede wszystkim miastem garnizonowym. Na potrzeby jednostek przybywających lub tworzonych w mieście po powstaniu w 1818 roku 2 Dywizji Pruskiej, uruchomiono wieloletni program budowy koszar, którego celem było zapewnienie kwater żołnierzom i oficerom oraz siedzib biur i urzędów wojskowym. W 1822 roku zakupiono od prywatnych właścicieli i adaptowano na potrzeby koszar budynek przy Langgarten 80 (Długie Ogrody). W latach 1827–1833 wybudowano Bischofsberg-Kaserne, czyli obronną redutę koszarową na Biskupiej Górze. Pomiędzy 1859 a 1867 rokiem, w kwartale Fleischergasse (ul. Rzeźnicka), Poggenpfehl (ul. Żabi Kruk), Gertrudengasse (od 1945 roku ul. Wilcza) zbudowano Wieben-Kaserne, czyli koszary Wiebego. W latach 1868–1873 powstały Reiterkaserne przy Reitergasse (ul. Ułańska), a w latach 1865–1872 Hagelsberg-Kaserne (koszary na Grodzisku).

Analizując bardzo dokładny, powstały w latach 1866–1869 plan Daniela Buhsego¹⁰⁶, służący urzędnikom sądowym i poborcom podatkowym, okazało się, że Gdańsk aż do tego czasu funkcjonował w nieprzekształconym układzie średniowiecznego miasta o zwartej zabudowie. Co więcej, tkwił nadal, mimo postępujących w Europie już od XVIII wieku procesów defortyfikacji miast, w kompletnie zachowanych, nowożytnych obwałowaniach, dodatkowo wzmocnionych w okresie napoleońskim i w pierwszych dziesięcioleciach panowania pruskiego¹⁰⁷.

Paradoksalnie to zahibernowanie nowoczesnego i bogatego w średniowieczu oraz epoce nowożytnej ośrodka w okresie dynamicznych zmian skutkowało tym, że w XIX wieku nie uległ on charakterystycznej dla miast zachodnioeuropejskich przemianie w nowoczesne miasto przemysłowe, tak jak to miało miejsce w przypadku innych dużych miast portowych,

¹⁰⁵ K. Piwarski, *Dzieje Gdańska w zarysie*, Wydawnictwo Instytut Bałtycki, Gdańsk – Bydgoszcz – Szczecin 1946, s. 231.

¹⁰⁶ Biblioteka Gdańska PAN, sygn. CI 41.1..., b.p.

¹⁰⁷ Decyzję o likwidacji obwałowań władze pruskie podjęły dopiero w 1888 roku. Więcej na ten temat: M. Omilanowska-Kiljańczyk, *Budowanie nad Bałtykiem, Studia z architektury i sztuki Gdańska, Pomorza i Żmudzi*, Fundacja Terytoria Książki, Gdańsk 2018, s. 21.

na przykład Hamburga czy Kopenhagi. To sprawiło, że Gdańsk stał się północnoeuropejskim „rezerwatem kulturowym” późnośredniowiecznego i nowożytnego dziedzictwa urbanistycznego¹⁰⁸. Już w pierwszych dziesięcioleciach XIX wieku Gdańsk był zauważany jako miejsce warte odwiedzenia w ramach wypoczynku nad morzem. W 1816 roku właśnie w tym celu przybyła do miasta Konstancja z Małachowskich Biernacka, która swoje wrażenia z pobytu w Gdańsku, zawarła we wspomnieniach zatytułowanych *Podróż z Włodawy do Gdańska i z powrotem do Nieborowa w roku 1816, opisana w listach Wandy, Eweliny i Leokadyi przez Polkę*¹⁰⁹, w których opisywała wygląd miasta, życie w porcie i wycieczki nad morze.

W 1817 roku Gdańsk zwiedzał Julian Ursyn Niemcewicz i hrabiostwo Tarnowscy z Dzikowa, którzy połączyli wycieczkę nad morze ze sprzedażą w Gdańsku zboża¹¹⁰. Wśród wielu towarzysko-obyczajowych opisów podróży, hrabina Tarnowska nadmieniła m.in., że złożyli wizytę w słynnej restauracji-probierni alkoholi „Pod Łososiem”, a hotel, w którym się zatrzymali, nie należał do najlepszych¹¹¹. W 1827 roku, do miasta przybył polityk i publicysta oraz działacz niepodległościowy Tadeusz Krępowiecki, który zachwycił się okolicami miasta. Sam Gdańsk opisał niezbyt przychylnie: „W rzeczy samej Gdańsk dla kupca może być znośny, dla innych mało ma żywiołu: ani uczony, ani światowy człowiek nie znajdzie tu powabów dla siebie”¹¹².

Zupełnie inaczej pisała o Gdańsku, zakochana w wąskich uliczkach prowadzących nad Motławę, pisarka Jadwiga Łuszczewska, znana lepiej jako Deotyma. Deotyma przybyła nad morze jako dwudziestoczworoletnia panna w 1858 roku. Wraz z rodzicami spędzała wakacje w Sopotach. Mimo to, wcześniej, w dniach 6–10 sierpnia, dokładnie zwiedziła Gdańsk. Hotel w Domu Angielskim, w którym się zatrzymali, określiła „wykwintnym i wygodnym”; domy jako „cudne i dopiero co odmalowane”, dodatkowo „wzorowo utrzymane”; place mianem „wspaniałych”. Samo miasto charakteryzowała jako „młode wieczną młodością sztuki”, a znajdującą się tam liczbę zabytków i atrakcji podsumowała: „Ileż to razy trzeba nam będzie tu powrócić, aby dokładnie choć jedną ulicę poznać”¹¹³.

Więcej informacji na temat tego, co oferował turystom Gdańsk w połowie XIX wieku, zawarł w swojej pracy *Cały Gdańsk za 20 srebrnych groszy*, wydanej w 1843 roku, Wilhelm

¹⁰⁸ *Zabytki w Polsce/Pomniki historii/lista*, www.nid.pl [dostęp: 02.04.2020].

¹⁰⁹ K. Małachowska-Biernacka, *Podróż z Włodawy do Gdańska i z powrotem do Nieborowa w roku 1816, opisana w listach Wandy, Eweliny i Leokadyi, przez Polkę*, Wydawnictwo Wilhelm Bogumił Korn, Wrocław 1823.

¹¹⁰ Był to Hotel de Berlin, prowadzony przez p. Serre, uznawany za najlepszy w mieście (przypis autora).

¹¹¹ Biblioteka Jagiellońska, sygn. Przyb. BJ 112/52, W. Tarnowska, *Mon Journal*, b.p.

¹¹² T. Krępowiecki, *Pamiętnik z podróży*, „Kolumb”, 1829, t. V, r. 2, nr 28–29, s. 169–189.

¹¹³ J. Łuszczewska, *Wycieczka do Gdańska*, „Tygodnik Ilustrowany” (dalej „TI”), 1861, t. IV, nr 111–112, s. 168, 176.

Ferdynand Zerneck, skarbnik Zarządu Miasta¹¹⁴. Praca Zerneckiego zawiera m.in. praktyczne wskazówki, na temat czynności koniecznych do wykonania zaraz po przybyciu do miasta, takich jak np. to, że podróżny powinien po upływie nie dłużej niż 24 godzin udać się do Biura Paszportów i ds. Przyjezdnych, znajdującego się na tyłach komendy policji przy Hundegasse (ul. Ogarna) i wystąpić o kartę pobytu, którą trzeba było odnawiać co 14 dni. Autor zalecał także osobom ceniącym komfort i bezpieczeństwo, zatrzymać się w Hotel de Berlin, przy ul. Podwale Przedmiejskie, jako że było to miejsce „pierwszej klasy” i „ze stajniami”. Turysta mógł sobie także wynająć służbę¹¹⁵.

Według Zerneckiego, w mieście nie brakowało dobrej klasy restauracji. Większość oferowała wytworne śniadania. „Osoby wykształcone” miały otwartą drogę do wydawanych w Bramie Zielonej, w resursach i kasynie wojskowym balów. Uroczyste bale odbywały się w ratuszu i Dworze Artusa. W razie konieczności, w mieście można było skorzystać z usług zakładów fryzjerskich, z których najlepszy znajdował się przy ulicy Długiej 534B. Szukający towarzystwa mogli wstąpić do Cafe Nacional przy ul. Św. Ducha lub Weiner Kafeehaus na Targu Drzewnym. Potrzeby kulturalno-integracyjne spełniały także: lokal przy strzelnicy, kilka cukierni i pięć księgarń. Miejscami spotkań były również trzy zakłady kąpieli ciepłych, pływalnia przy bramie Długich Ogrodów oraz salony gry w bilard. Kto nie potrafił, mógł nauczyć się jeździć konno. Mógł też pożyczyć wierzchowca na dalszą przejażdżkę. Taką usługę oferowały stajnie Szczerputowskiego, położone nieopodal drogi z Bramy Wyżynnej na Kładki¹¹⁶.

Od 1841 roku na polach niedalekiej Strzyży (dziś os. Zaspą) rozgrywano wyścigi konne. Zarząd działającego co najmniej od 1862 roku Renn Vereins zu Danzig w 1864 roku spodziewał się, że duże zwiększenie puli nagród na wyścigi konne, wzrastający udział publiczności oraz korzystne położenie toru i stabilna pozycja związku wyścigowego, wpłyną na budowanie silnej pozycji gdańskiego toru. Zdaniem zarządu stowarzyszenia szczególnie ważna była praca nad jakością koni oraz elementami programowymi¹¹⁷. W klasycznych biegach płaskich rywalizowano w wielu kategoriach – koni krajowych (będących własnością publiczną, mieszkańców prowincji), a także kucyków. Ze sprawozdania zarządu wynika, że oprócz biegów płaskich, rozgrywano także biegi myśliwskie i konkursy w ujeżdżeniu. Warto

¹¹⁴ W. F. Zerneck, *Cały Gdańsk za dwadzieścia srebrnych groszy*, A. M. Masłowski, R. M. Kowald (tłum.), Wydawnictwo Yellow Factory, Gdańsk 2010.

¹¹⁵ Tamże, s. 162.

¹¹⁶ Tamże, s. 167.

¹¹⁷ *Jahresbericht des Renn Vereins zu Danzig 1864*, Wedelsche Hofbuchdruckerei, Danzig 1865, b.p.

w tym miejscu wspomnieć, że zarząd związku składał się z dziesięciu osób – właścicieli ziemskich i wojskowych¹¹⁸.

Koneserzy sztuki mogli zwiedzać prywatną galerię obrazów, udostępnianą przez właściciela – Jakoba Kaburna, która liczyła 339 obrazów olejnych, 1 950 akwarel i rysunków oraz miedzioryty, drzeworyty, litografie. Wśród nich znajdowały się prace Rembrandta, van de Velde, van Dycka. W. F. Zernecke w swoim *bedekerze* ostrzegał osoby nieznaące lokalnych obyczajów, że w samym środku lata w mieście funkcjonuje „czas odcięcia”, oznaczający zamknięcie zastawy na Kanale Raduni, w Pruszczu Gdańskim, na okres dwóch – trzech tygodni w celu oczyszczenia kanału. Zabieg ten, który odbywał się latem, odcinał miasto od dopływu większości wody nadającej się do celów przemysłowych oraz użytkowanej w gospodarstwach domowych.



Fot. 2. Lodowisko fosa ul. Toruńska (Gdańsk, 1902 r.);
źródło: karta pocztowa ze zbiorów Hotelu Almond w Gdańsku.

Zernecke polecał także „wyborny” gdański chleb, a hasło „kiełbasa” wywoływało w nim wyraźne emocje: „Ten ulubiony w Berlinie i niezbędny klasie średniej artykuł pojawił się w Gdańsku dopiero przed kilku laty. Wytwarza się lubecką serwolatkę, cebulową, wątrobiankę, szynkową i wiele innych rodzajów w bardzo przystępnych cenach” – zachwalał autor¹¹⁹.

Mroźne w tym czasie zimy dawały możliwość ślizgania się na łyżwach – na specjalnych ślizgawkach przy Bramie Wyżynnej i na Motławie oraz za wałami, aż do Krępcy – lub wybrać się na regularnie organizowane kuligi, które obsługiwały luksusowe sanie. Amatorzy kąpeli od 1850 roku udawali się na koniec ulicy Kielgraben (ul. Na Stępcy).

¹¹⁸ Tamże, b.p.

¹¹⁹ W. F. Zernecke, *Cały Gdańsk...*, s. 81.

W tym miejscu, w fosie Bastionu Wół, sąsiadującej z Dolnym Miastem zorganizowano wojskową pływalnię dla żołnierzy z pobliskich koszar. Cywilom wolno było z niej korzystać poza godzinami zajęć wojskowych. Obowiązywała wtedy niewielka opłata. Kąpielisko zamknięto na początku XX wieku, zasypując je podczas niwelacji wałów i fos. Jego tradycje kontynuowało od lat dwudziestych XX wieku inne, położone całkiem niedaleko, z wydzielonym, 50-metrowym basenem¹²⁰.

W XIX-wiecznym Gdańsku i jego najbliższych okolicach funkcjonowały tereny zielone, rekreacyjne i spacerowe. Oprócz oddalonego od miasta, udostępnionego publicznie Parku Oliwskiego, gdańszczanie korzystali także z Parku Kuźniczki (Kleinhammer)¹²¹, którego geneza sięgała XVI, a rozkwit nastąpił w XVIII wieku. Oferował on przybyszom parter kwiatowy, promenady, labirynt, teatr i położony obok zwierzyńiec. Wśród zieleni znajdowały się tam także posągi czterech temperamentów, autorstwa Daniela Eggerta¹²². Teren parku ulegał przekształceniom. W latach 1761–1763 właściciel majątku Kleinhammer wybudował rokokowy dwór¹²³. W latach 1871–1873 fragment założenia parkowego został wyłączony pod budowę browaru. W tym samym czasie ogród kwiatowy odsprzedano pod budowę linii kolejowej Gdańsk – Koszalin. W XIX wieku w parku przy dworku wybudowano altanę z parkietem tanecznym i pawilon restauracyjny, w którym w okresie międzywojennym działała popularna restauracja „Kleinhammerpark”.

Najbliższym dużym parkiem, pozostającym do dyspozycji gdańszczan i przybyszów, był położony w odległości 5 km od Ratusza Głównomiejskiego Park Oruński. Jego początki sięgały XVI wieku, kiedy na tym terenie istniał dworek myśliwski. W XVII wieku burmistrz gdański Bartłomiej Schachmann (1559–1614) stworzył przy dworku założenie parkowe. Ukierunkował też Potok Oruński i wykopał dwa główne stawy. Kolejny właściciel, Johann Zierenberg, który został właścicielem posiadłości w 1630 roku, przekształcił rezydencję w miejsce spotkań i odpoczynku gdańskich elit, a całe założenie ogrodowe nabrało wówczas renesansowego charakteru. Pod koniec XVII wieku gościem oruńskiego ogrodu był August II Sas, który wybrał to miejsce na nocleg¹²⁴.

¹²⁰ A. Masłowski, *Historia Dolnego Miasta do 1945 roku*, Wydawnictwo Bernardinum, Gdańsk 2016, s. 46.

¹²¹ Obecnie to część dzielnicy Gdańsk-Wrzeszcz (przypis autora).

¹²² Daniel Eggert (ochrzczony 14.08.1735 Gdańsk – zm. 24.05.1770 Gdańsk). Twórca schodów i portalu Ratusza Głównego Miasta w Gdańsku, oraz m.in. wykonanej w białym marmurze płaskorzeźby pt. „Ofiarowanie Ifigenii”, w 1763 roku nagrodzonej przez londyńskie Towarzystwo Sztuk Pięknych (Society of Arts); zob. E. Barylewska-Szymańska, *Daniel Eggert — gdański rzeźbiarz XVIII wieku. Przyczynek do biografii artysty Gdańszczanin w Berlinie*, W: E. Kizik, E. Barylewska-Szymańska, W. Szymański (red.), *Daniel Chodowiecki i kultura 2. połowy XVIII wieku w Europie Północnej*, Wydawnictwo Dom Uphagena, Gdańsk 2002, s. 83.

¹²³ Obiekt istnieje do dziś i wraz z parkiem wpisany jest do rejestru zabytków jako „Zespół dworski ‘Kuźniczki’, ul. Wajdeloty 13, 2 poł. XVIII”; zob. Narodowy Instytut Dziedzictwa, Zespół Zabytków Nieruchomych, nr rej.: A-1109 z 2.04.1986.

¹²⁴ K. Kosik, *Oruński antykwariat*, Wydawnictwo Bernardinum, Pelplin 2011, s. 77.

W 1780 roku teren nabył wybitny gdański uczonec, botanik Jan Gotfryd Reyger (1704–1788), przekształcił ogród w bardziej naturalną formę przestrzenną, w której funkcjonuje do czasów współczesnych. Powstały wtedy punkty widokowe i ogród botaniczny. Rosły w nim ananasy, cytrusy i kawa¹²⁵. Rośliny hodowane w parku przez Reygera pochodziły z jego podróży zagranicznych, lub z darów od gości i znajomych, a jego dzieło zwiedzała przybywająca do Gdańska, arystokracja i członkowie rodzin panujących. Park stanowił także miejsce dyskusji naukowców gdańskich¹²⁶.

Kres „złotego okresu” w historii oruńskiego założenia parkowo-ogrodowego przyniosły walki o Gdańsk w latach 1807 i 1813, kiedy to wśród stawów, rabatów kwiatowych i drzew wytyczono linie obrony. Zdewastowany majątek sprzedano w 1814 roku gdańskiemu kupcowi Friedrichowi Augustowi Hoene, który zamieszkał we dworze, odbudowanym w klasycystycznej formie, powoli urządzając na nowo to miejsce, tym razem w stylu romantycznym¹²⁷.

W 1859 roku Park Oruński zajmował obszar 5 morgów pruskich¹²⁸ i składał się z dwóch części. Jedna położona była zaraz przy dworze i stanowiła prywatny ogród właściciela. Ciekawostką tej części, stanowiło pięć wielkich głazów, które według rodziny Hoene, były stołami ofiarnymi dawnych Prusów. Znajdowała się tam także, niestety źle zachowana, rzeźba bogini Flory, pochodząca najprawdopodobniej jeszcze z XVIII-wiecznej infrastruktury parkowej. Miejscowa ludność nazywała ją „Leniwą Dziewką”. Dalsza część parku i staw wraz ze wzgórzem otwarte były dla mieszkańców¹²⁹. Ostatnia właścicielka parku – Emilia Hoene (1825–1917) przekazała w testamencie Park Oruński władzom Gdańska, zastrzegając jednak, że ma on służyć rekreacji mieszkańców, pod warunkiem jednak, że nie może tu powstać karczma, w której sprzedawany byłby alkohol¹³⁰.

Miejscem spacerów i wytchnienia były nie tylko parki, ale także obsadzone drzewami aleje. „...Piękna, podwójna aleja holenderskich lip prowadzi od Bramy Oliwskiej do

¹²⁵ Jan Gotfryd Reyger po studiach prawniczych w Halle i kilkuletniej podróży po Niemczech, Holandii, Anglii i Francji, zostawszy przełożonym jednego z gdańskich kościołów, postanowił oddać się wyłącznie naukom przyrodniczym. W spektrum jego zainteresowań znajdowały się: botanika, meteorologia, astronomia, a po trosze także fizyka. W 1764 roku opublikował dwutomową pracę na temat flory Gdańska; zob. Z. Schwarz, *Prywatne ogrody botaniczne a rozwój nauk przyrodniczych w ośrodku gdańskim w XVI–XVIII wieku*, „Kwartalnik Historii, Nauki i Techniki” („KHNT”), 1986 nr 31/2, s. 437.

¹²⁶ J. Muhl, *Ausflüge in die Danziger Umgegend und des Werder-Gebiet*, Danziger Verlags GmbH, Danzig 1922, s. 13–14.

¹²⁷ Zespół dworski, park i grotta „lodownia”, położone w Gdańsku - Oruni, przy ulicy Nowiny 2, wpis do rejestru zabytków nieruchomości województwa pomorskiego, nr rej.: 595 z 20.12.1972.

¹²⁸ W Prusach stosowana była tzw. morga pruska duża (0,5673 ha) lub mała, zwana też magdeburką (0,2553 ha) (przypis autora).

¹²⁹ E. W. Waage, *Ausführliche Geschichte Ohra's enes Dorfes im Danziger Landraths Kreise, Reigerungsbeziriks Danzig*, Wydawnictwo R.W. Wendt, Danzig 1859, s. 61–62.

¹³⁰ Karczmy nie ma do dziś, choć alkohol pity był na terenie parku Oruńskiego nader często, zwłaszcza przed ostatnią rewitalizacją i zamontowaniem systemu kamer (przypis autora).

przedmieścia Wrzeszcz i liczy 1 400 drzew... Aleja jest pełna spacerujących pieszo, wozami lub konno, szczególnie w letnie niedziele. Należałoby sobie życzyć, aby przy suchej pogodzie szosa była spryskiwana wodą” – napisał w 1843 roku o najbardziej reprezentacyjnej alei miasta W. F. Zernecke¹³¹. Aleja komunikacyjno-spacerowa przy Nowych Ogrodach (Neugarten), obsadzona dwoma rzędami lip, w środku których znajdował się wybrukowany trakt spacerowy, oraz większa i znaczniejsza Aleja Lipowa (Linden Allee), zwana też Aleją Wrzeszczańską (Langenfuhrtsche Allee), później Wielką Aleją, (Grosse Allee), tworzyły dwie reprezentacyjne osie komunikacyjne miasta. Wielka Aleja, to najstarsza zachowana w Polsce, czterorzędowa aleja śródmiejska. Pomysłodawcą założenia, stworzonego w latach 1768–1770 traktu prowadzącego od gdańskich fortyfikacji Bramy Oliwskiej do Wrzeszcza, będącego wówczas odrębną miejscowością, był burmistrz Daniel Gralath (ur. 1708, zm. 1767). Fundusze zebrane na inwestycję wyniosły 100 000 guldenów (jedno drzewko kosztowało 6 guldenów). Jej łączna szerokość wynosiła około 30 m. Środkowa promenada służyła dalej jako gościniec dla pojazdów. Dwie boczne przeznaczone były dla pieszych. Wielką Aleję włączono w granice administracyjne Gdańska 17 marca 1814 roku¹³².

Nowożytny układ miasta z wieloma budynkami o historycznym charakterze, co sprzyjało już wówczas wizytom o charakterze turystyki kulturowej, pierwsze miejskie parki i tereny spacerowe, możliwość uprawiania sportu – hippiki, pływania, czy jazdy na łyżwach, w połączeniu z rozwojem transportu, sprawiały, że już w omawianym okresie możemy mówić o początkach kształtowania się w Gdańsku infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej.

Brzeźno – pierwsze kąpielisko na wybrzeżu gdańskim

Pierwotnie osada rybacka Brzeźno nazywała się Prusicino albo Prusięcino, od mieszkającej tam ludności pochodzenia prusko-bałtyjskiego. Osada położona była na mierzei usypanej przez wydmy pomiędzy Zatoką Gdańską a rozległym, lagunowym jeziorem Zaspą. Pierwsze wzmianki o osadzie pochodziły z 1279 roku, z inwentarzy opactwa cystersów w Oliwie. W 1323 roku w dokumentach opactwa pojawiła się nazwa Bresin, potem Bresen, w końcu Bresino¹³³.

¹³¹ W. F. Zernecke, *Cały Gdańsk...*, s. 17.

¹³² Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Gdańsku, Rejestr Zabytków Nieruchomych Województwa Pomorskiego, nr rej.: 285 z 23.02.1967, Wielka Aleja ze szpalerami drzew, ob. Aleja Zwycięstwa z Gdańska do Wrzeszcza, 1768–70.

¹³³ Z. Pawłowicz, *Historia parafii św. Antoniego w Gdańsku-Brzeźnie*, Parafia św. Antoniego, Gdańsk 1985, s. 5.

Podczas konfliktu zbrojnego pomiędzy nowo wybranym królem polskim Stefanem Batorym a Gdańskiem w 1577 roku wojska gdańskie zniszczyły osadę. Powodem było opowiadanie się cystersów za władzą królewską. W drugiej połowie XVII wieku we wsi rozpoczęła działalność karczma, oferująca piwo z oliwskiego browaru. Wielowiekowa przynależność do opactwa odcisnęła się na przekonaniach religijnych. Do końca XVIII wieku większość mieszkańców była katolikami. Od XIV aż do połowy XIX wieku kościołem parafialnym dla mieszkańców osady była oliwska świątynia pw. św. Jakuba. W okresie 1866–1923 brzeźnięscy katolicy należeli do parafii św. Jadwigi w Nowym Porcie. W 1923 roku odprawiono pierwszą mszę w świątyni wybudowanej w centrum wsi. Dziś to kościół pw. św. Antoniego¹³⁴.

W 1771 roku osadę rybacką Brzeźno zamieszkiwało 78 rybaków oraz 118 robotników¹³⁵. W 1803 roku w Brzeźnie powstał, pierwszy w tej części Bałtyku, zakład kąpielni ciepłych¹³⁶. Jego założycielem był miejscowy właściciel ziemski, zarazem urzędnik Gotthilf Friedrich Dallmer. Zakład kąpielowy urządzony przez Dallmera, przejęty następnie w 1804 roku przez Hansa Ernesta Carla von Zeitena, wyposażony był w dwie łaźnie ciepłe i jedną zimną. Był także przygotowany na dłuższy pobyt gości – dysponował 14 izbami gościnnymi. Utrzymywał również własną komunikację powozową z Gdańskiem. Ostatnia wzmianka o tym zakładzie pochodzi z 1806 roku. Kolejny, także w Brzeźnie, rozpoczął pracę w 1810 roku. Inicjatorami jego powstania byli: gubernator francuski w Gdańsku, generał Jean Rapp i dr Jean-Georges Haffner, a inwestorem Miasto Gdańsk. Udało się uruchomić tylko niewielki dom kąpielowy. Dzierżawcami obiektu byli Johann Carl Sust oraz Joseph Karmann. Plany dalszego rozwoju kąpieliska pokrzyżowała sytuacja polityczna. Obiekt poważnie nadwerzęził sztorm w 1812 roku, a dzieła zniszczenia dopełniły rok później wojska rosyjskie¹³⁷.

W 1820 roku, mieszkający w sąsiednim Nowym Porcie, mistrz budowlany, Friedrich Bladau, zakupił część wydmy i wybudował na nim zakład kąpielowy i hotel, który działał dziesięć lat. Już w 1826 roku w Brzeźnie wydawano czasopismo plażowe. Ważnym momentem rozwoju kąpieliska było wybrukowanie w latach trzydziestych XIX wieku drogi do nabrzeży w Nowym Porcie i posadzenie szkółki leśnej, w celu ochrony traktu przed piaskiem z wydmy. Drzewa stały się załączkiem parku kuracyjnego¹³⁸.

¹³⁴ B. Zieliński, *Kościół parafialny p.w. św. Antoniego Padewskiego Gdańsk-Brzeźno*, Wydawnictwo Studio Plus, Bydgoszcz 2015, s. 5.

¹³⁵ D. Kuś, *Brzeźno – Brösen*, Wydawnictwo Marpress, Gdańsk 2017, s. 10.

¹³⁶ J. Dargacz, *Gdańszczanin na plaży – gdańskie kąpieliska morskie do 1939 roku*, Muzeum Historyczne Miasta Gdańska, Gdańsk 2017, s. 33.

¹³⁷ O. Muller, *Brösen*, Wydawnictwo A. W. Kafemann, Danzig 1936, s. 21.

¹³⁸ Tamże, s. 22.

Nietypową atrakcją było wodne połączenie z Gdańskiem, wykonywane od ujścia Motławy do Wisłoujścia przez charakterystyczny statek wiślany – skutę. Na trasie Gdańsk – Wisłoujście skutka płynęła z prądem, natomiast z powrotem – pod prąd, ciągnięta przez zaprzęg konny. Tę formę transportu zastąpiły w 1841 roku pierwsze jednostki parowe¹³⁹. W latach 1840–1842 Wilhelm Pistorius, który prowadził w Brzeźnie od 1833 roku niewielki dom zdrojowy z restauracją, wybudował nowy dom z czterdziestoma pokojami i łazienkami z wodą morską oraz założył ogród zdrojowy. Ozdobę założenia stanowił belweder, z którego można było podziwiać stojące na redzie statki, a z drugiej strony – przedmieścia Gdańska i otaczające miasto wzgórza. „...ostatnio mocno powiększony [dom zdrojowy] ma piękny ogród i pod każdym względem robi się wiele dla zapewnienia wygody korzystających z kąpeli. Są również dobre kwatery dla gości kąpieliska. W nowych czasach zbudowano więcej kwater dla gości (...), a do dyspozycji gości przybywających do Nowego Portu na parowcach przeznaczono powozy dla szybszej i wygodniejszej jazdy” – napisał W. F. Zernecke¹⁴⁰.

W latach czterdziestych, pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XIX wieku Brzeźno stało się ulubionym kąpieliskiem gdańszczan. Uatrakcyjnieniem nadmorskiego wypoczynku były gonitwy konne, organizowane w sąsiedztwie wojskowego placu ćwiczeń na przylegającej do kurortu Zaspie¹⁴¹. Kąpielisko pozostawało w rękach rodziny Pistorius do 1889 roku.

Turystyczno rekreacyjny rozwój wsi Stogi od średniowiecza do pierwszej połowy XIX wieku

Typowo letniskowe, oddalone znacznie od centrum z szeroką piaszczystą plażą, lasami, jeziorkami, poprzecinane trasami spacerowymi i wydmami Stogi (Heubude) jako miejsce o charakterze rekreacyjno-wypoczynkowym, odkryte zostały w XVIII wieku przez duńskiego przyrodnika Bjorna Sorena. Jako pierwszy rozpoczął prace zmierzające w kierunku przekształcenia Stogów w letnisko. Wcześniej były tam łąki należące do rybaków z przygdańskiego Osieka i do cystersów, następnie osada przynależała do Krzyżaków i od 1454 roku do miasta Gdańska. Od 1438 roku notowano istnienie karczmy, należącej do kramarza Dutczkego. W XVI wieku było to osiedle rybackie z centrum nad Wisłą. W 1793 roku wieś liczyła 381 mieszkańców. Bardzo ważnym momentem w historii rozwoju miejscowości było spalenie przez Rosjan w wojnie 1734–1735 okolicznych lasów,

¹³⁹ Tamże, s. 22.

¹⁴⁰ W. F. Zernecke, *Cały Gdańsk...*, s. 17. s. 32–33.

¹⁴¹ Z. Pawłowicz, *Historia parafii...*, s. 8.

co stworzyło niebezpieczeństwo zasypania nadmorskich osad przez wydmy. Z tego powodu w 1768 roku Towarzystwo Przyrodnicze w Gdańsku (łac. Societas Physicae Experimentalis lub niem. Naturforschende Gesellschaft) rozpisało konkurs na ponowne zalesienie terenów nadmorskich. Od 1795 roku zalesianiem pasa nadmorskiego kierował Bjorn Soren, który w tych okolicznościach odkrył nowe kąpielisko. Za jego sprawą już na przełomie XVIII i XIX wieku pojawił się na Stogach¹⁴² wóz kąpielowy. Zagospodarował też brzegi Pustego Stawu: uporządkował teren, urządził na zachodnim brzegu przystań dla łodzi, wybudował gospodę¹⁴³.



Fot. 3. Stogi tak zwany „Pusty Staw” (wyd. A.W. Kafemann, Gdańsk, 1910 r.);
źródło: https://muzeumpomorza.pl/resource/4520_gdansk—stogi-danzig--heubude.html
[dostęp: 08.09.2023].

Dzieło rozbudowy infrastruktury turystycznej kontynuowali po jego śmierci potomkowie. W efekcie na początku XIX wieku na Stogach funkcjonował ogród botaniczny z mini zoo, w którym prezentowano zwierzęta z Ameryki Południowej, a także zagroda z Grenlandii. Konstancja Małachowska-Biernacka tak opisywała swoje wrażenia z pobytu w tym właśnie miejscu: „W Hajbudach [Stogach] ogród botaniczny zawiera w swej przestrzeni ptaszarnię ptaków strefy południowej, a w kanałach ogrzewanych szklarni pływające pancerniki, jakbyś ich widzieć mogła w źródłach Parakwarii. Dalej zwierzyńiec, chata Grenlandczyków w miejscu rozebrana i w Hajbudach ustawiona, renowymi skórami podbita, wewnątrz szopa i dwa drewniane mieszkańców posągi, w ich własnej ze skóry psów morskich zeszytej odzieży. Ława z żebra wieloryba. Następnie wzgórek okolony węzłem grzechotnikiem wytkanym, siedemdziesiąt stóp długim. Wreszcie stos niszczących pod słońcem

¹⁴² Od 1945 roku w Gdańsku mówi się „na Stogach”, a nie „w Stogach” i „na Stogi”, a nie „do Stogów”. Ten specyficzny regionalizm przejęto także w pismach urzędowych, na oficjalnych stronach Urzędu Miasta i w prasie (przypis autora).

¹⁴³ *Heubude ein...*, s. 5.

i powietrzem stalaktytów, krystalizacji koralu, konchów, madreporów, dendrytów, które chroniąc od marnotrawstwa, zabrać bym żądała”¹⁴⁴.

Westerplatte i Wisłoujście

W XVII wieku ujście Wisły znajdowało się na plaży, tuż za Twierdzą Wisłoujście. Oddziaływanie aluwialne rzeki doprowadziło do powstania po obu stronach ujścia, w pewnej odległości od brzegu, wieloznacznych korytów – wschodniej i zachodniej. Z czasem przekształciły się one w wyspy, nazywane „Płytą Wschodnią” (niem. Ost Plaate) i „Płytą Zachodnią” (niem. West Plaate). Płyta Wschodnia, przekształcona wskutek działalności ludzkiej i nadal zasilana osadami niesionymi rzeką, z biegiem czasu połączyła się z lądem. Powstał nowy tor wodny Neues Fahrwasser, od którego nazwano osadę, powstającą od 1772 roku nad nowym nabrzeżem, za Szańcem Zachodnim Twierdzy Wisłoujście – Neufahrwasser (ob. Nowy Port)¹⁴⁵.

Płyta Zachodnia, czyli West Plaate, niezasilana w takim stopniu przez nurt osadami jak wyspa po stronie wschodniej, została w 1686 roku odcięta od głównego nurtu specjalną śluzą. W ten sposób stała się swego rodzaju falochronem osłaniającym nowy tor wodny prowadzący do portu w Gdańsku (Neufahrwasser). Po uregulowaniu w latach 1716–1724 toru wodnego Neufahrwasser, urobek wykorzystano do powiększenia wyspy. W tym samym czasie dawne główne ujście Wisły stało się coraz płytsze, zamieniając się w mokradła, zasypywane urobkiem z pogłębiania kanału portowego. Po przełomie Wisły pod Górkami Wschodnimi w 1840 roku i powstaniu Wisły Śmiałej oraz wybudowaniu śluzy w Pleniewie, dawne ujście rzeki przestało mieć jakiegokolwiek znaczenie. West Plaate stało się miejscem rekreacji. Teren wyspy obsadzono na koszt kasy portowej drzewami, które bardzo dobrze się przyjęły na żyznej glebie. Wkrótce zbudowano także kilka domów, a bezpieczną plażę morską chętnie wykorzystywano do wypoczynku nad morzem i kąpeli. Jako pierwszy zainwestował w Westerplatte kapitan marynarki, inżynier budowy okrętów, Martin David Krüger. W 1829 roku kupił 16 działek i otworzył restaurację ze skromnym zakładem kąpielowym¹⁴⁶.

W latach 1845–1847 wyspę połączono groblą z terenami dawnej Ost Plaate, przekształcając ją w ten sposób w półwysep. Usypanie grobli wpłynęło na przyspieszenie procesów inwestycyjnych – gdańszczanie zaczęli inwestować na tym terenie w infrastrukturę

¹⁴⁴ K. Małachowska-Biernacka, *Podróż z Włodawy...*, s. 146.

¹⁴⁵ *Gdańsk – pole bitwy na Westerplatte*, www.zabytek.pl [dostęp: 30.05.2020].

¹⁴⁶ W. F. Zernecke, *Cały Gdańsk...*, s. 192.

rekreacyjną, stawiali pensjonaty, a niektórzy postanowili nawet zamieszkać w nadmorskich willach. W latach sześćdziesiątych XIX wieku Westerplatte, posiadające park, gospodę i dwa kompleksy łaźni, było traktowane jako miejsce jednodniowego wypoczynku. Połączenie Westerplatte i Wisłoujścia stworzyło naturalny ciąg spacerowy od nasady nowego półwyspu, przez plażę na Wisłoujściu, do Stogów. Na plaży w Wisłoujściu, którą w XVIII wieku upodobały sobie osoby poszukujące azylu i samotności, w połowie XIX wieku działał jedynie skromny zespół łaźni, bez żadnych dodatkowych atrakcji¹⁴⁷.

Początki turystyki i rekreacji w pocysterskiej Oliwie i Jelitkowie

Spokojnie, kameralnie i odludnie było w XIX wieku także w Jelitkowie. Ta rybacka wieś wyposażona została w pierwszą infrastrukturę plażową dopiero w połowie XIX wieku, a większa liczba letników pojawiła się na tym terenie dopiero w latach siedemdziesiątych tegoż stulecia. Jelitkowo od XII wieku do 1772 roku było własnością klasztoru w Oliwie. Pierwsza wzmianka o Oliwie pochodziła z klasztorowego dokumentu fundacyjnego księcia Sambora I, wystawionego sprowadzonym przez niego cystersom, w 1186 roku. Zakonnicy uzyskali aktem nadania z 18 marca 1188 roku kilka osad – w tym Oliwę, która na stulecia stała się wsią klasztorową¹⁴⁸.

Ksiązę sprowadził do Oliwy cystersów nieprzypadkowo. Był to bardzo prężny, ekspansywny i mający znaczne osiągnięcia w Europie zakon. Upowszechniali kulturę, naukę i wzorce gospodarowania, w tym wysoką kulturę agrarną. W nowo założonym klasztorze osadzono pierwotnie 12 zakonników wraz z opatem Ditthardem. Przybyli oni z położonego na Pomorzu Zachodnim, założonego w 1173 roku, opactwa w Kołbaczu, a do Kołbacza – z klasztoru filialnego opactwa Clairvaux w Esrum na północy duńskiej wyspy Zelandia. Nowoczesna organizacja zakonu, która w miejsce benedyktyńskiej hierarchii wprowadziła sprawowane centralnie rządy kolektywne ze znaczną swobodą poszczególnych klasztorów, sprzyjała propagowaniu nowych idei. Mnisi, oprócz odprawiania liturgii, mieli obowiązek samodzielnego utrzymania, a więc wytwarzania lub pozyskiwania narzędzi, żywności i odzieży, a także zdobycia trwałej niezależności gospodarczej¹⁴⁹.

Dzięki nowoczesnej idei oliwski klasztor szybko stał się silnym ośrodkiem gospodarczym, politycznym i kulturalnym, miejscem regularnie odwiedzanym przez polskich królów. W klasztorze podpisano 3 maja 1660 roku pokój oliwski, czyli traktat pomiędzy

¹⁴⁷ J. Dargacz, *Gdańszczanin na plaży...*, s. 81.

¹⁴⁸ H. Voellner, *Oliva*, Wydawnictwo A. W. Kafemann, Danzig 1938, s. 5.

¹⁴⁹ *Klasztor w Oliwie – to już 830 lat*, www.strefahistorii.pl [dostęp: 16.07.2016].

Królestwem Szwecji a Rzeczpospolitą, kończący potop szwedzki. Tam też schronił się w 1697 roku francuski pretendent do tronu polskiego, książę Franciszek Ludwik de Bourbon-Conti, który 9 listopada tegoż roku, po ataku wojsk wiernych Augustowi II Sas, opuścił klasztor i ostatecznie wycofał się z Rzeczpospolitej. Po I rozbiórce Polski w 1772 roku, Oliwa znalazła się w państwie pruskim. Władze skonfiskowały cały majątek cysterski, opatowi przyznając pensję, a klasztorowi odszkodowanie. Powstało wówczas sołectwo oliwskie¹⁵⁰.

W 1803 roku oliwski klasztor opisał poeta i urzędnik Michał Wyszkowski. Uznał położenie klasztoru za jedno z najpiękniejszych, będących dziełem samej natury. Zachwycił go słynny prostopadły do morza układ stawów widokowych, otoczonych szpalerem drzew, na którego końcu widać było okręty płynące po Zatoce Gdańskiej. Zwrócił jednak uwagę, że ogród był nieco zaniedbany, kaskady ledwie płynęły, a drewniany posąg króla pruskiego nie stanowił wystarczającej ozdoby ogrodu. Nie podobały mu się także strome pochyłości morenowych wzgórz. Oprócz tego, Michała Wyszkowskiego nie zachwycał także główny punkt, dla którego przybywali tutaj już od XVIII wieku turyści – klasztor wraz z organami: „...Kościół prócz starożytności nic więcej nie ma za sobą. Pokazywano nam nagrobek z czarnego marmuru Sobiesława. Ołtarz z konch (z j.gr. – muszli) morskich wielkie i głośnie organy i malowidła, które lubo mierne wyborynami się im nazwać podobało...”¹⁵¹.

Od 1804 roku siedzibą oliwskiego sołtysa stał się Dom Bramny. W 1807 roku Oliwę zdobyły wojska Napoleona Bonaparte, a w 1815 roku została ponownie przyłączona do Królestwa Prus. Wtedy nastąpił ponowny rozwój dzielnicy i duży napływ ludności: okolicznych Kaszubów i gdańszczan. Wśród wielu gości, którzy odwiedzili Oliwę, był także Julian Ursyn Niemcewicz. Dość dokładnie opisał ją w 1817 roku¹⁵². Niemcewicz, zwrócił uwagę na „pyszną” aleję lipową, klasztor pełen polskich pamiątek, piękny ogród z widokiem na morze i przyległy zwierzyniec. Ogród opisał jako „rozporządzony w angielskim sposobie”. Zachwycał się także bryłą gotyckiego kościoła¹⁵³.

W 1831 roku rząd pruski ostatecznie zlikwidował opactwo cysterskie. Kościół klasztorny stał się katolickim kościołem parafialnym, a dotychczasowy kościół parafialny (pw. św. Jakuba) został oddany na użytek gminy ewangelickiej. Wspominany już Tadeusz Krępowiecki wymienił Oliwę, Soboty i Kolebki jako trzy miejsca tradycyjnego wypoczynku gdańszczan. W 1827 roku opisał Oliwę w następujący sposób: „Chcę mieć w całej widowni

¹⁵⁰ F. Mamuszka, *Oliwa. Okruchy...*, s. 20.

¹⁵¹ I. Fabiani-Madeyska, *Odwiedziny Gdańska w XIX wieku*, Seria Źródeł Historycznych, nr 2, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Gdańsk 1957, s. 26.

¹⁵² Oblężenie trwało w okresie od 15 stycznia do 25 listopada 1813 roku. Miasta bronił garnizon francuski, a oblegającym były wojska rosyjskie; zob. W. Zajewski, *Rok 1812 i oblężenie Gdańska w 1813 r.*, W: E. Cieślak (red.), *Historia Gdańska*, t. III, cz. 2: 1793–1815, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1993, s. 169.

¹⁵³ I. Fabiani-Madeyska, *Odwiedziny Gdańska...*, s. 73–74.

tę przyjemną okolicę wstąpiliśmy na górę Karlsberg. Jest ona objęta w ogrodzie, a droga do jej wierzchołka wokoło idąca jest przyjemną przechadzką. Na szczycie odbywają się rozmaite zabawy. Stamtąd oko błądzi swobodnie po okolicach tej urozmaiconej krainy, widzi wysokie wieże Gdańska, port, morze, wzgórza pod sobą w położeniu krętym i lekko spadzistym Dolinę Przyjacielską i Dolinę Szwabską, zasypane murowanymi domami tworzącymi wieś Oliwę¹⁵⁴.

We wrześniu 1840 roku Gdańsk odwiedził Alexander von Humboldt, słynny podróżnik, przyrodnik i współtwórca współczesnej geografii. Podczas wizyty odwiedził on także Oliwę, która zrobiła na nim takie wrażenie, że podczas pobytu w niej, wyraził się, że była trzecim z najpiękniejszych zakątków świata. W 1844 roku do Oliwy zawitał także mazowiecki poeta i publicysta, August Maksymilian Grabowski, tworząc podwaliny polskiej turystyki kulturowej na Pomorzu. „Któryż Polak nie zna tego klasztoru, w którym znalazły koniec nasze klęski długoletnie od Szwedów? Któryż przechodzący około posągu Zygmunta III Wazy w Warszawie, nie przypomni sobie, że właśnie tam zaprzysiął on *pacta conventa*... Klasztor, jego mury ogromne są wielkimi pustkami, kościół zaś poważny dwuwieżowy, długi i czysty stoi pod górą okrytą lasami”¹⁵⁵.

W 1852 roku powstała rada Oliwy. Pierwszym wójtem Oliwy został mianowany Gustaw Schilling. W 1864 roku do Oliwy przyłączono Pelonken (Polanki) i Schwabenthal (Dolinę Schwabego), które wkrótce, ze względów krajobrazowych i mikroklimatycznych, stały się celem wędrowek mieszkańców Gdańska, Oliwy, a także przyjezdnych¹⁵⁶, a sama Oliwa, z destynacji przyjazdów sentymentalnych przeistoczyła się w luftkurort.

3. Sopot jako wieś letniskowa i w początkowym okresie rozwoju kąpieliska (do 1871 roku)

Dnia 5 marca 1283 roku w grodzie gdańskim wystawiony został dokument Mściwoja II, w którym po raz pierwszy wymieniona została wieś nazywana dziś Sopotem. Dokument nadawał oliwskiemu klasztorowi 16 wsi jako rekompensatę za dobra pozostawione na ziemi gniewskiej, zagarniętej przez zakon krzyżacki. W dokumencie przekazano także sąsiednią wieś Brodwino (Brutninno), która w 1550 roku została włączona przez cystersów

¹⁵⁴ T. Krępowiecki, *Pamiętnik z...*, s. 169–189.

¹⁵⁵ I. Fabiani-Madeyska, *Odwiedziny Gdańska...*, s. 134–135.

¹⁵⁶ F. Mamuszka, *Oliwa. Okruchy...*, s. 23.

do Sopotu. Z czasem Brodwinno zupełnie zanikło, aby odrodzić się w drugiej połowie XIX wieku jako część Sopotu¹⁵⁷.

W Sopocie obowiązywało prawo chełmińskie, funkcjonujące na podstawie dokumentów lokacyjnych z lat 1283 i 1303. Lokacyjna wieś Sopot posiadała dodatkowo 44 włóki cennego, suchego gruntu w Górnym Sopocie. Miało to istotne znaczenie ze względu na to, że Dolny Sopot, gdzie znajdowało się centrum kurortu, to teren bagnisty z niewielkimi wyspami suchego gruntu. Z powodu grzęzawisk otaczających osadę nie można tam było wypasać bydła. Klasztor wydzierżawił więc mieszkańcom do wypasu zwierząt łąki w okolicach ujścia Wisły¹⁵⁸. Wieś liczyła 12 zagród chłopskich, których właściciele zajmowali po dwie włóki ziemi. Sołtys uprawiał sześć włók, a karczmarz prowadzący na terenie wsi od XV wieku gospodę „Taberna Zappotensis” cztery¹⁵⁹.

Pierwsze dowody na atrakcyjność Sopotu jako miejsca wypoczynku pojawiły się w połowie XVI wieku. Wtedy gdańscy kupcy wydzierżawili tereny wsi od oliwskich cystersów, budując letniskowe dwory. W ten sposób, zaledwie na przestrzeni stu lat, we wsi powstał zespół patrycjuszowskich rezydencji, w których wypoczywali przedstawiciele gdańskich rodzin: von Achten, Engelke, Gesebrecht, Giese, Kleefeldt, Rogge, Rossow, Uphagen¹⁶⁰. Letnicy nie korzystali przy tym z kąpeli, ograniczając swoją aktywność do spacerów nad morzem. Większość czasu spędzano za ogrodzeniem posiadłości, wypoczywając w ogrodzie, przyjmując gości i polując¹⁶¹.

W 1612 roku wieś ostatecznie zmieniła swoje oblicze. Zniesiono urząd sołtysa, który jednak z czasem odrodził się przy okazji odbudowy – dzięki staraniom opata Jacka Rybińskiego – stacji rybackiej w Dolnym Sopocie. Wieś zmieniła się w zespół dwunastu rezydencji patrycjuszowskich, przyciągających wiele znamienitości swoim romantycznym położeniem. W dworze Borkmannów w 1660 roku kwaterował Magnus de la Gardie, szef delegacji szwedzkiej uczestniczącej w rokowaniach pokojowych kończących okres wojen szwedzko-polskich. W tym samym dworze mieszkał w lipcu 1710 roku król August II, a we wrześniu 1733 roku król Stanisław Leszczyński¹⁶².

Po poważnych zniszczeniach wynikających z długotrwałego stacjonowania wojsk rosyjskich w 1734 roku, Sopot – jako miejsce wypoczynku i rekreacji – zaczęła wykorzystywać pomorska szlachta. W górnej części Sopotu ponownie uruchomiono karczmę.

¹⁵⁷ Tenże, *Sopot. Rys dziejów*, Towarzystwo Przyjaciół Sopotu, Sopot 1983, s. 8–11.

¹⁵⁸ Tamże, s. 12–13.

¹⁵⁹ Tamże, s. 14.

¹⁶⁰ A. Groth, *Sopot i sąsiednie wsie w czasach nowożytnych*, W: B. Śliwiński (red.), *Dzieje Sopotu...*, s. 84.

¹⁶¹ F. Mamuszka, *Rys dziejów kąpieliska sopockiego w XIX wieku*, „RS 1980–1981”, 1983 nr 5, s. 20.

¹⁶² I. Fabiani-Madeyska, *Gdzie rezydowali w Gdańsku królowie polscy?*, Wydawnictwo Ossolineum, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk 1976, s. 49.

W tamtym czasie z Sopotem związane były takie nazwiska jak Jan Joachim Deptowski, Karol Burski, Andrzej Pomian Pesarski, Maciej Szawelski, czy Cieszyński, Delamiński, Kolasiński. Wkrótce większość z nich sprzedała posiadane przez siebie nieruchomości generałowi Józefowi Przebendowskiemu. Wówczas nad sopocką skarpe przybyli także Sierakowscy, których dworek – zachowany do dziś – stał się wizytówką kurortu¹⁶³.

Docierająca nad Bałtyk, od połowy XVIII wieku z basenu Morza Północnego moda na kąpiele morskie, po Stogach i Brzeźnie, sprawiła, że także Sopot stał się kolejnym kąpieliskiem nad Zatoką Gdańską. Miejscowość zwana przez przyjezdnych Sopotami, Sobotą, Sobótką czy z niemiecka Zoppot lub Copotem, była odwiedzana przez pierwszych letników w drugim dziesięcioleciu XIX wieku. W 1819 roku właściciel tutejszego majątku, C. Ch. Wegner, zbudował przy plaży dużą drewnianą szopę z przeznaczeniem na przebieralnię. Obok niej postawił niewielki budynek o konstrukcji szkieletowej, w którym umieścił kocioł do podgrzewania morskiej wody, a obok dwie drewniane wanny. Woda do kotła donoszona była wiadrami. W 1820 roku rozpoczęto budowę drogi bitej z Gdańska, przez Oliwę, Sopot, aż do Wejherowa. W tym samym roku władze pruskie stworzyły w Sopocie punkt odbioru przesyłek pocztowych, które z Gdańska donosiła 80-letnia Kaszubka, Marianna Zielonka¹⁶⁴.

W 1823 roku dr Jean-Georges Haffner, otrzymał od pruskich władz prawo założenia kąpieliska. Wydzierżawiono mu dwie morgi magdeburskie brzegu morskiego. Tam zasadził drzewa, tworząc początki parku nadmorskiego. Własnym kosztem wybudował zakład kąpielowy. Pierwsze prace rozpoczęto w maju 1823 roku. Był to parterowy, siedmioosiowy obiekt o długości 15,7 metra i szerokości 6,2 metra, usytuowany dłuższym bokiem równoległe do morza. Budynek zwieńczony był 7,4-metrową wieżą z wiatrowskazem, zegarem i latarnią. Wewnątrz znajdowało się sześć kabin kąpielowych z wannami z porcelany, cyny i miedzi. Każda kabina wyposażona była w stół, dwa stołki, wieszak, lustro, pieska do zdejmowania butów, parę miękkich pantofli, grzebień, dzwonek ręczny, koc z wełny, dwa ręczniki i nocnik. Wybudował także łazienki – rozbieralnie dla kobiet i mężczyzn. Damskie znajdowały się w odległości 177 metrów na południe od zakładu kąpielowego. Męskie ustawiono 155 metrów w kierunku północnym. Każda kabina wyposażona była w ławeczkę, naczynie do obmywania stóp, wieszak, lustro, nocnik i ręczniki¹⁶⁵. Haffner opracował także regulamin kąpieliska. W pierwszych inwentarzach sopockiego kąpieliska wymieniony był

¹⁶³ Gminna Ewidencja Obiektów Zabytkowych Miasta Sopot, Wpisy Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, nr 717, Sopot, ul. Czyżewskiego 12 (Dwór Sierakowskich).

¹⁶⁴ F. Mamuszka, *Bedeker Sopotki...*, s. 237.

¹⁶⁵ Tenże, *Rys dziejów...*, s. 22.

tw. wóz kąpielowy. Pojazd nie zdobył sobie uznania, podobnie jak pierwszy taki wóz, który pojawił się na wybrzeżu w 1800 roku na Stogach, i szybko został wycofany¹⁶⁶.

W okresie zaledwie siedmiu lat Haffner stworzył nowoczesne uzdrowisko, na które nie otrzymał od władz pruskich żadnej pomocy finansowej. Po śmierci Haffnera w 1830 roku, a następnie jego żony Reginy Karoliny w 1831 roku, uzdrowisko przejęła ich 21-letnia córka Józefina. W jej imieniu uzdrowiskiem zarządzał intendent o nazwisku Gutte. W 1833 roku powołał komisję kąpielową, stając na jej czele. W tym samym roku Gutte opracował nowy regulamin kąpieliska, zgodnie z którym ustalił takse kuracyjną na 4 talary od rodziny i 2,5 talara od osoby samotnej. W wyniku działań Józefiny, która obawiała się utraty ojcowizny i przejęcia jej przez członków komisji, w uzdrowisku pojawił się jej przyrodni brat, Ernst Adolf Böttcher. Prowadził on dotychczas kupieckie przedsiębiorstwo zbożowe w pomorskim Chełmnie. Böttcher przyjechał do Sopotu nie bez wahania. Nie był bowiem przekonany, co do powodzenia nowej inwestycji.

Energiczny, 31-letni kupiec szybko poradził sobie w nowych realiach, zdiagnozował problemy przedsiębiorstwa i w krótkim czasie udało mu się je naprawić. Konieczne było zwiększenie przepustowości i unowocześnienie infrastruktury uzdrowiska. Nowy zarządca zakupił od rządu pruskiego więcej terenu. W 1837 roku rozbudowano Dom Zdrojowy, który został podwyższony o jedną kondygnację. Znalazło się na niej kilkanaście pokoiów hotelowych wynajmowanych kuracjom. Do pokoiów dochodziło się schodami znajdującymi się na zewnątrz, od szczytowej strony budynku. Schody prowadziły na platformę, podtrzymywaną przez 12 drewnianych podpór, zmienionych przy późniejszej rozbudowie i modernizacji na kolumnienki ze sztucznego kamienia. Przebywających na platformie zabezpieczała ozdobna balustrada. Adolf Böttcher rozbudował także kuchnię i upiększył jadalnię. W 1843 roku budynek Zakładu Kąpielowego przesunięto o 50 metrów na południe. Uzyskany w ten sposób plac przeznaczony został na teatr służący rozrywkom gości – przedstawieniom teatralnym, spotkaniom towarzyskim, wieczorkom tanecznym. Böttcher zadbał przy tym o to, aby był to budynek estetyczny, klasycystyczny, z kolumnadą od strony morza. Między kolumnadą a wschodnią fasadą budynku znajdowało się miejsce spacerowe, idealne na dni deszczowe, zaś nad kolumnadą znajdował się taras widokowy otwierający się na morze. W jego środkowej części urządzono miniaturowy ogród kwiatowy, a z krzewów ozdobnych zacisze dla zakochanych par. Koszt budowy teatru oszacowano na

¹⁶⁶ J. Dargacz, *Gdańszczanin na...*, s. 17.

znaczną sumę 6 000 talarów. W sezonie 1850 roku w Sopocie wypoczywało już 1 071 letników¹⁶⁷.

Na brzegu morskim pojawiły się w większej liczbie przebieralnie. Przy okazji nadano im estetyczny wygląd. Wewnątrz znalazły miejsce gustowne meble i przedmioty niezbędne kąpiącym się. Przed wejściem na plażę urządzono także obszerny plac postojowy dla żurnaliery i powozów, na który wjeżdżało się przez okazałą bramę. Obok placu rozlokowane były kramy, a tuż obok wzniesiona została scena dla orkiestry¹⁶⁸.

Od lat trzydziestych XIX wieku do 1850 roku, nastąpił znaczący wzrost liczby domów i gości w Sopocie:

- w 1830 roku – 80 domów, 640 mieszkańców i 460 gości,
- w 1842 roku – 144 domy, 850 mieszkańców i 1 000 gości,
- w 1844 roku – 1 506 domów, 947 mieszkańców i 1 550 gości¹⁶⁹.

Stale trwały prace przy rozbudowie moła, które na okres zimowy częściowo demontowano, co zapobiegało większym zniszczeniom. Na moła ustawiono ławki, a na jego końcu powstała osadzona nieco niżej platforma, przy której cumowały łodzie spacerowe. W 1842 roku moła miało 57,2 metry długości¹⁷⁰. Z powodu licznych skarg kuracjuszy, odnoszących się do szpecących pejzaż ubogich ryglowych chat rybackich obwieszonych sieciami, usunięto je z brzegu morskiego i przeniesiono kilkaset metrów na zachód. Nowością było miejsce do modlitwy, które urządzono, na wyraźne życzenie letników, w parku naprzeciw domu zdrojowego¹⁷¹. Inwestycje czynione przez sopocki zarząd kąpieliska oraz potężny rozrost i przemiany w miejscowość o charakterze turystycznym, funkcjonującej przy nim osady, stworzyły mocne podwaliny pod rozwój właśnie w tym miejscu silnego ośrodka rekreacyjno-wypoczynkowego o typowo kurortowym charakterze.

¹⁶⁷ A. Romanow, *Sopot w latach...*, s. 115.

¹⁶⁸ F. Mamuszka, *Sopoccy spadkobiercy doktora Haffnera*, „RS 1996”, 1996 nr 11, s. 86–97.

¹⁶⁹ F. Schultz, *Chronik der Stadt Seebad Zoppot – Im Auftrage der städtlichen Behörden quellenmassig dargestellt*, Wydawnictwo A. W. Kafemann, Danzig 1905, s. 107.

¹⁷⁰ F. Mamuszka, *Rys dziejów...*, s. 41.

¹⁷¹ Tamże, s. 34.

Rozdział II Uwarunkowania polityczne i społeczno-administracyjne rozwoju Gdańska i Sopotu w drugiej połowie XIX i na początku XX wieku

1. Geneza i rozwój państwa pruskiego i Drugiej Rzeszy Niemieckiej do pierwszej wojny światowej

W 1793 roku, na mocy II rozbioru Polski, Gdańsk i okoliczne miejscowości włączone zostały w skład Królestwa Prus, które kilkadziesiąt lat później, w 1871 roku stało się najważniejszym państwem Cesarstwa Niemieckiego, zwanego też Drugą Rzeszą. Rozwój obyczajów kąpielowych nad Morzem Bałtyckim rozpoczął się w ostatniej dekadzie XVIII wieku, a pierwsze nadbałtyckie kąpielisko założone zostało w meklemburskim Bad Doberan w 1793 roku. To oznacza, że chcąc analizować polityczne, społeczne i administracyjne uwarunkowania rozwoju Gdańska i Sopotu w XIX i pierwszych latach XX wieku, w kontekście rozwoju turystyki, rekreacji czy sportu, należy uprzednio szerzej naszkicować dzieje powstania oraz dalszego rozwoju Królestwa Prus, a wreszcie proklamacji Drugiej Rzeszy pod berłem frankońskiej linii Hohenzollernów¹⁷².

Geneza państwa pruskiego sięgała jeszcze średniowiecza, kiedy w 1226 roku książę Konrad I Mazowiecki sprowadził na ziemię chełmińską Zakon Rycerzy Szpitala Marii Panny Domu Niemieckiego. Konsekwentna polityka podbojów, zarówno terenów pogańskich Prus i Litwy, jak i chrześcijańskiej Polski, doprowadziła do powstania państwa zakonnego, które po II pokoju toruńskim w 1466 roku i oddaniu części ziem Koronie stało się Prusami Zakonnymi. W 1525 roku, po przejściu na luteranizm wielkiego mistrza Albrechta Hohenzollerna, Prusy Zakonne przekształciły się w Prusy Książęce pozostające w stosunku lennym do Polski. W 1648 roku Fryderyk Wilhelm I, zwany Wielkim Elektorem, na mocy postanowień pokoju westfalskiego, uzyskał Pomorze Tylne, czyli teren od rzeki Odry do rzeki Łeby, wraz z Kamieniem Pomorskim, a także Magdeburg, Halberstadt i Minden. W 1657 roku Prusy, korzystając z zaangażowania Polski w VI wojnę polsko-szwedzką (tzw. potop szwedzki), doprowadziły do podpisania traktatów welawsko-bydgoskich, znoszących stosunek wasalny Prus Książęcych względem królów Polski. Dnia 18 stycznia 1701 roku książę – elektor Fryderyk III koronował się w Królewcu na króla Prus, przyjmując imię Fryderyk I. W wyniku cyklu wojen śląskich (I – 1740 do 1742, II – 1744 do 1745, III – 1756 do 1763) prowadzonych przeciwko Austrii Habsburgów, zdecydowana większość

¹⁷² Pierwszym księciem tej linii był burgrabia Fryderyk V, który w 1363 roku został wyniesiony do godności księcia Cesarstwa (*Reichsfürst*), źródło: R. Seigel, *Hohenzollern. Dynastengeschlecht. Neue Deutsche Biografie*, www.deutsche-biografie.de [dostęp: 07.07.2021].

Śląska wraz z ziemią kłodzką trafiła w granice Prus. Klęski w wojnach napoleońskich, w szczególności pod Jeną i Auerstedt (1806), zmusiły Prusy do zawarcia w 1807 roku pokoju w Tylży, w wyniku którego stały się one lennem Pierwszego Cesarstwa Francuskiego. To był koniec historycznej Pierwszej Rzeszy, zwanej inaczej Świętym Cesarstwem Rzymskim, będącej od 962 roku określeniem federacji autonomicznych niemieckich regionów lub państw regionalnych¹⁷³.

Szybkie odzyskanie pozycji międzynarodowej w następstwie sukcesów militarnych antynapoleońskiej koalicji pod Lipskiem (1813) i Waterloo (1815), dało Prusom znaczący głos na kongresie wiedeńskim (1815). Uzyskane w Wiedniu zdobycze terytorialne, przewodnictwo w założonym w 1834 roku Związku Celnym, do którego stopniowo przystąpiły kolejne państwa niemieckie – z wyjątkiem Austrii¹⁷⁴, głównego rywala Prus oraz Wiosna Ludów na terenie Niemiec, umocniły Prusy jako lidera w tym gronie¹⁷⁵. Dnia 18 maja 1848 roku ogólnoniemiecki parlament we Frankfurcie nad Menem uchwalił zjednoczenie Niemiec pod berłem Prus, do czego jednak ostatecznie nie doszło za sprawą Fryderyka Wilhelma IV, który uznał, że władzę nad całymi Niemcami przyjąć może jedynie z rąk równych mu królów i książąt niemieckich, a nie z rąk reprezentacji ludu (nie odżegnując się jednak od idei konsolidacji)¹⁷⁶.

W 1861 roku królem Prus został Wilhelm I Hohenzollern. Rok później urząd kanclerza objął Otton von Bismarck, który dokonując, m.in. scentralizowania władzy i rozbudowy armii, okazał się jednym z najskuteczniejszych międzynarodowych polityków tamtych czasów. Po wywołaniu konfliktu z Austrią i pokonaniu jej w 1866 roku w bitwie pod Sadową, Bismarck zwrócił się ku Francji. Sprawił, że Drugie Cesarstwo Francuskie wypowiedziało Prusom wojnę, co nastąpiło 19 lipca 1870 roku. Błyskawiczna ofensywa wojsk pruskich rozbiła armię Napoleona III Bonaparte. Klęska pod Sedanem i oblężenie twierdzy Metz zmusiły Francuzów do podpisania 10 maja 1871 roku we Frankfurcie nad

¹⁷³ S. Salmonowicz, *Prusy. Dzieje państwa i społeczeństwa*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1987, s. 280.

¹⁷⁴ Austria (niem. Österreich), czyli „państwo na wschodnie”, w IX wieku było wschodnią rubieżą niemiecką osadnictwa na dawnych terenach Słowian. W 1278 roku zasiadający na niemieckim tronie królewskim Rudolf Habsburg przekazał swym synom w dziedziczne władanie Austrię i Styrię. W XV wieku Habsburgowie austriaccy objęli tytuł cesarzy Świętego Cesarstwa Rzymskiego, który od czasów przyjęcia go przez Ottona I Wielkiego (962 rok) kojarzony był ze zwierzchnictwem nad państwami niemieckimi. W 1806 roku, po przegranej z Napoleonem, cesarz Franciszek II Habsburg ogłosił rozwiązanie Świętego Cesarstwa i zrzekł się tytułu. Po 1815 roku Austria, konkurując z Prusami w procesie zjednoczenia państw niemieckich, stanęła na czele Związku Niemieckiego. Od 1834 roku (powstanie Niemieckiego Związku Celnego pod przewodnictwem pruskim) Prusy wysunęły się na prowadzenie w procesie zjednoczenia, a pozycja Austrii zaczęła słabnąć. W 1861 roku Austria połączyła się unią realną pod berłem cesarskiej dynastii Habsburgów z Węgrami, tworząc Austro-Węgry, które przetrwały do 1918 roku; zob. H. Wereszycki, *Historia Austrii*, Wydawnictwo Ossolineum, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk 1986, s. 11–114.

¹⁷⁵ M. Szukała, *Historia Prus nie skończyła się do dziś – wywiad z dr. hab. Piotrem Szlantą*, www.dzieje.pl [dostęp: 10.01.2021].

¹⁷⁶ B. Engelmann, *Prusy. Kraj nieograniczonych możliwości*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1984, s. 362.

Menem traktatu pokojowego, na mocy którego Francja straciła Alzację, część Lotaryngii oraz została przymuszona zapłacić, astronomiczną na tamte czasy, kwotę 5 miliardów franków w złocie w ramach kontrybucji. Do czasu jej spłaty musiała na własnym terytorium utrzymywać oddziały pruskie. Jeszcze przed podpisaniem pokoju, w styczniu 1871 roku, w Wersalu proklamowano Cesarstwo Niemieckie z Wilhelmem I Hohenzollernem jako cesarzem¹⁷⁷.

Królestwo Prus bezsprzecznie dominowało w teoretycznie federacyjnym Cesarstwie Niemieckim, w skład którego wchodziło 25 państw. W nowym państwie, Prusy posiadały 64% terytorium i 60% ludności. Stolica Królestwa Prus – Berlin – była zarazem stolicą Cesarstwa. Przez większą część historii Drugiej Rzeszy obowiązywała praktyka łączenia stanowisk premiera Prus i kanclerza Niemiec. Z dwudziestu jeden korpusów armii, osiemnaście wystawiały Prusy. Pomimo, że parlament ogólnoniemiecki – Reichstag – funkcjonował w dużym stopniu według zasad równouprawnienia, żadne z państw niemieckich terytorialnie, społecznie i gospodarczo nie było w stanie konkurować z Prusami. O ile wiele zagadnień związanych z polityką wewnętrzną nadal pozostawiono w gestii państw federacyjnych, to cesarskim kanclerzem zostawał, poza krótkotrwałymi wyjątkami, kanclerz Prus. Podobnie w polityce zagranicznej – pruski minister spraw zagranicznych był jednocześnie odpowiedzialny za politykę całej Drugiej Rzeszy. Taka sytuacja sprzyjała oddziaływaniu Prus na teren całych Niemiec. Obok funduszy, np. z kontrybucji francuskiej i rozwiązań gospodarczych, do państw związkowych przenikały także wzorce kultury i rozwiązań gospodarczych, a także wzorce kultury koszarowej. Jak zauważył prof. Piotr Szlanta, w połowie XIX wieku Niemcy byli postrzegani jako naród poetów, filozofów, myślicieli, artystów, zaś pod koniec tego stulecia, w wyniku sprusaczenia i zjednoczenia poprzez „krew i żelazo”, ten wizerunek narodu niemieckiego zaczął się zmieniać¹⁷⁸.

Po 1888 roku, zwanym z racji wielokrotnych zmian na tronie rokiem trzech cesarzy, rozpoczęła się epoka rządów Wilhelma II Hohenzollerna. Ogromna ambicja i narcystyczny charakter nowego cesarza zmieniły oblicze pruskiej polityki, czego skutkiem było usunięcie 20 marca 1890 roku ze stanowiska kanclerza von Bismarcka, rządzącego Rzeszą w duchu polityki ponad podziałami i powołanie w jego miejsce Georga Leo hrabiego von Capriviego. Zakończyło to dwudziestoosmioletni okres silnych rządów „żelaznego kanclerza”. Pełnię władzy przejął cesarz Niemiec Wilhelm II Hohenzollern. Cesarz był sprawnym politykiem, miał jednak skłonność do absolutyzmu i wygórowane zdanie na temat swoich umiejętności. Paradoksalnie, takie podejście odpowiadało większości parlamentarzystów Reichstagu.

¹⁷⁷ Tamże, s. 437.

¹⁷⁸ M. Szukała, *Historia Prus...* [dostęp: 10.01.2021].

Wzorem Bismarcka, Wilhelm II Hohenzollern prowadził agresywną politykę zewnętrzną, czyniąc to przy pełnej społecznej aprobacie. Według Wilhelma II Hohenzollerna potężnym Niemcom należał się posłuch na całym świecie. Ogólnonarodowe uznanie wywołał zwłaszcza cesarski program pozyskania zamorskich terenów zależnych, które według Wilhelma bezdyskusyjnie powinny podlegać Rzeszy. Działania te wspierał, zyskujący poparcie inteligencji i przemysłowców, szowinistyczny Związek Wszechniemiecki¹⁷⁹.

W reakcji na coraz bardziej agresywną politykę Rzeszy, w sierpniu 1892 roku Francja zawarła sojusz z Rosją. Niemcy znalazły się w niekorzystnym położeniu pomiędzy dwoma silnymi państwami. W odpowiedzi, przyspieszyły program zbrojeniowy, a w 1898 roku rozpoczęły budowę wielkiej floty wojennej, stając się wkrótce drugą, po Wielkiej Brytanii, potęgą morską świata. Wobec tego Brytyjczycy sprzymierzyli się z naturalnym rywalem Niemiec – Francją, z którą w 1904 roku zawarli tzw. *entente cordiale*, czyli „serdeczne porozumienie”. Trzy lata później podpisano porozumienie rosyjsko-angielskie. Po dziesięciu kolejnych latach dalsza agresywna polityka Wilhelma doprowadziła do wybuchu pierwszej wojny światowej, w wyniku której nastąpił kres zarówno epoki wilhelmińskiej, jak i całego Cesarstwa¹⁸⁰.

2. Wpływ rewolucji przemysłowej i wzrostu zamożności społeczeństwa na czas wolny, turystykę, rekreację i sport w Prusach, w drugiej połowie XIX wieku

Przypadający na połowę XIX wieku, początek drugiej rewolucji przemysłowej, która wywołała gwałtowny rozwój nauki i techniki, sprawił że nie tylko najzamożniejsze warstwy społeczeństw europejskich, ale także klasa średnia, zaczęła dysponować czasem wolnym, który spełniał rolę stymulatora wszechstronnego rozwoju, w tym przede wszystkim aktywności ruchowych i rekreacyjnych oraz turystyki. Dotyczyło to także obywateli jednego z najszybciej rozwijających się państw starego kontynentu, czyli Prus. W języku niemieckim doszło nawet do dokładnego określenia czasu wolnego przeznaczonego na turystykę, rekreację i sport, czyli „Freizeit”¹⁸¹.

Ostatnia klęska głodu, jak dotknęła Prusy, miała miejsce w latach czterdziestych XIX wieku. Od połowy XIX wieku do 1914 roku płaca realna podwoiła się, a poziom życia

¹⁷⁹ J. Krasuski, *Historia Rzeszy Niemieckiej 1871–1945*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1969, s. 172.

¹⁸⁰ S. Salmonowicz, *Prusy. Dzieje...*, s. 475–476.

¹⁸¹ M. Ostrowski, *Duszpasterstwo wobec problemu wolnego czasu człowieka. Aspekt moralno-pastoralny ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień turystyki*, Wydawnictwo Papieska Akademia Teologiczna w Krakowie, Kraków 1996, s. 249.

klasy średniej i lepiej zarabiających robotników wzrósł na tyle, że po zapewnieniu podstawowych potrzeb, mogli oni pozwolić sobie na rozrywki i atrakcyjne zagospodarowanie czasu wolnego. Postępy w zakresie medycyny sprawiły, że znacząco spadła śmiertelność i wydłużeniu uległ średni czas życia oraz jego komfort. Było to także związane z lepszym żywnością. W połowie XIX wieku w Prusach nastąpił przełom w tym zakresie. Udało się wdrożyć rozśrodkowanie systemu żywienia, co zapobiegało lokalnym klęskom głodu. Nowe zdobycze nauki w zakresie melioracji, nawożenia, hodowli zwierząt, wraz z implementowaniem nowych upraw, doprowadziły do spadku cen żywności, a co było z tym związane – wzrostu konsumpcji. W Prusach między 1850 a 1900 rokiem konsumpcja pszenicy wzrosła o 113%, a żyta o 147%. Hodowla bydła między 1800 a 1913 rokiem podwoiła się, zaś produkcja trzody chlewnej uległa siedmiokrotnemu zwiększeniu. Produkcja i przetwórstwo mleka wzrosły o 256%. W 1846 roku w Prusach pracowało 1 139 maszyn parowych o mocy 22 000 KM. Wkrótce pruskie maszyny parowe osiągały moc 140 000 KM. Przynależny od XVIII wieku do Prus Śląsk oraz przypadłe królestwu na kongresie wiedeńskim Nadrenia i Westfalia dynamicznie przeobrażały się w wysoko rozwinięte okręgi przemysłowe¹⁸².

Zjednoczenie Niemiec w 1871 roku jeszcze bardziej zintensyfikowało industrializację zarówno Prus, jak i całych Niemiec. W 1900 roku niemiecka wielkość produkcji stali przewyższyła produkcję tego surowca w Wielkiej Brytanii. Niemcy były europejskim potentatem w przemyśle elektrycznym i chemicznym. Dysponowały też jedną z największych flot handlowych na świecie. Istotną innowacją poczynioną przez Niemców, znacznie ułatwiającą rozwój gospodarczy, było przededefiniowanie roli banków, które nie tylko udzielały kredytów, ale także same występowały w roli inwestorów, zarówno w przemyśle, jak i w handlu. W 1900 roku wartość niemieckiego handlu zagranicznego ustępowała jedynie Stanom Zjednoczonym¹⁸³.

Ze społecznego punktu widzenia bardzo istotną dla rozwoju rekreacji, turystyki i infrastruktury sprzyjającej aktywnemu spędzaniu czasu wolnego, była ewolucja klasy urzędniczej i inteligenckiej. Dzięki systematycznemu zajmowaniu stanowisk i funkcji przypisywanych dotąd szlachcie oraz dominacji w handlu i przemyśle, zwracała ona szczególną uwagę na rozwój intelektualny (nigdzie w ówczesnej Europie nie było tylu osób ze stopniem naukowym doktora, co w Niemczech). Nie zaniedbywała przy tym rozwoju światopoglądowego, społecznego i fizycznego¹⁸⁴.

¹⁸² B. Engelmann, *Prusy, kraj ...*, s. 387.

¹⁸³ J. Krasuski, *Historia Rzeszy...*, s. 81–83.

¹⁸⁴ Tamże, s. 106.

Mimo gwałtownego wzrostu liczby ludności¹⁸⁵, społeczeństwo Prus drugiej połowy XIX wieku stać było na dobra materialne dotąd nieosiągalne: tytoń, kawę, słodczyce, zegary i zegarki, lustra, meble, modne stroje. Można też było – w większym stopniu niż dotychczas – oddawać się przyjemnościom, np. wyjazdom o charakterze rekreacyjno-turystycznym. Zamiast mało komfortowych zajazdów i gospód, czy nielicznych hoteli, korzystano ze znacznie wygodniejszych pensjonatów lub sieci hotelowych¹⁸⁶, a sama podróż odbywała się zdecydowanie szybciej i w nowy technologicznie sposób¹⁸⁷.

Pomimo, że już w starożytności zwracano uwagę na korzyści płynące z turystycznego przepływu osób, a od początku XIX wieku można było obserwować zjawisko kształtowania się gospodarki turystycznej i obszarów o rozwiniętej funkcji turystycznej we współczesnym tego słowa znaczeniu, to do połowy XIX wieku turystyka miała charakter wybitnie elitarny. Zmieniło to wspomniane wcześniej podniesienie poziomu życia, wzrost zamożności, zasobów wolnego czasu, ale przede wszystkim rozwój transportu, którego podstawą stała się szybka i niezawodna kolej¹⁸⁸. Podobnie jak w innych częściach Europy, kolej dominowała w transporcie turystycznym południowego wybrzeżu Bałtyku do drugiej wojny światowej, mimo rosnącej konkurencji usprawnianego transportu morskiego, a od początku XX wieku także motoryzacji i lotnictwa.

Pierwsze prace nad stworzeniem układu kolejowego w Prusach rozpoczęły się w 1832 roku. Zapoczątkował je ekonomista Fryderyk List. Pierwotnie rząd i król pruski planowali budować sieć kolejową z pieniędzy państwowych. Na przeszkodzie takiemu rozwiązaniu stanęły jednak zapisy prawne, znajdujące się w królewskich ustawach skarbowych. To sprawiło, że rząd pruski inicjatywę w tym zakresie oddał początkowo całkowicie w ręce prywatnego kapitału. W pełni prywatną była pierwsza pruska linia kolejowa Berlin – Poczdam, uruchomiona 29 października 1838 roku¹⁸⁹.

Już podczas uroczystego uruchomienia wyżej wymienionego połączenia kolejowego wiadomo było, że kapitał prywatny nie sprosta wymaganiom rozwoju sieci, jaką narzucał rozwój społeczny i gospodarczy państwa. Dlatego w dwa lata po otwarciu pierwszej linii kolejowej w 1840 roku, wydano bankowi państwowemu Seehandlung nakaz popierania wybranych przedsiębiorstw kolejowych. Ostatecznie sprawę metod i środków finansowania

¹⁸⁵ Tylko w Berlinie w latach 1840–1860 liczba ludności wzrosła z 300 000 do 1 miliona; zob. D. Łukasiewicz, *Życie codzienne w Królestwie Prus w latach 1701–1933*, Wydawnictwo IH PAN, Warszawa 2020, s. 476.

¹⁸⁶ T. Stegner, *Historia turystyki...*, s. 61.

¹⁸⁷ D. Łukasiewicz, *Głód i nadmiar. Konsumpcja żywności w Prusach w XIX i na początku XX wieku*, „Colloquium”, 2018 nr 2, s. 66–80.

¹⁸⁸ A. Kowalczyk, *Geografia turystyki...*, s. 70.

¹⁸⁹ A. Conrad, *Vor 180 Jahren eröffnete die erste Bahnstrecke zwischen Berlin und Potsdam*, „Der Tagespiegel” 2018 z dn. 28.10., www.tagespiegel.de [dostęp: 27.12.2020].

rozbudowy kolei rozwiązano na zwołanym w 1842 roku spotkaniu komisji stanów sejmów prowincjonalnych. Uzgodniono tam, że rozbudowa powinna być wspomagana przez państwo na zasadzie projektowej – finansowego wsparcia towarzystw kolejowych przez zakup akcji lub udzielenie pożyczek. Ostatecznie sprawę metod i środków finansowania rozbudowy kolei rozwiązano na zwołanym w 1842 roku spotkaniu komisji stanowych sejmów prowincjonalnych. Rok później, na mocy rozporządzenia królewskiego, powstał fundusz kolejowy (Eisenbahnfond), na którym zgromadzono kwotę 6 milionów talarów z nadwyżek budżetowych. Fundusz kolejowy spełnił całkowicie pokładane w nim nadzieje. Kapitał prywatny w coraz większym stopniu, przy wydatnej pomocy finansowej państwa, angażował się w kolejnictwo. Do 1848 roku powstało w Prusach łącznie 2 706 km linii kolejowych¹⁹⁰. W tak rozległym państwie jak Prusy rozwój linii kolejowych zbliżył prowincje i ich mieszkańców, jasno ukazując, że korzystne wcześniej rozbitcie na dzielnice stało się przeżytkiem i przeszkadzało w rozwoju. Dzięki kolei mieszkańcy królestwa zaczęli też przemieszczać się w celach turystyczno-rekreacyjnych i krajoznawczych. Obok tradycyjnych uzdrowisk, takich jak Baden Baden, czy coraz popularniejszych wybrzeży morskich, rosnące zainteresowanie zyskały pagórkowato-górskie obszary należących do Prus, Saksonii i Hesji, czy sąsiednie Królestwo Bawarii¹⁹¹.

W 1843 roku oddano do użytku linię kolejową z Berlina do Szczecina, w 1849 roku – z Berlina do Poznania i dalej (1852) do Gdańska oraz boczną linię do Królewca. Ponadto, w 1862 roku uruchomiono trasę z Bydgoszczy do Torunia. Szczecińska linia kolejowa z 1843 roku, w trzy lata później została przedłużona do Stargardu, a w czerwcu 1859 roku przedłużono ją do Koszalina, w lipcu – do Słupska. Wielka inwestycja, dzięki której bezpośrednio skomunikowano Berlin z Gdańskiem i Sopotem, zakończyła się w 1870 roku połączeniem Gdańska z Sopotem i Sopotu ze Słupskiem¹⁹².

Transport kolejowy zrewolucjonizował w II połowie XIX wieku przemieszczanie się w celach turystycznych na dalsze odległości. Kolej, będąca szybkim, pewnym i powszechnym środkiem transportu, w decydujący sposób wpłynęła na rozwój Gdańska i Sopotu oraz sąsiadujących z nimi mniejszych miejscowości jako destynacji turystycznych. Rozbudowa linii Berlin – Koszalin – Sopot – Gdańsk stworzyła możliwość przekształcenia się Sopotu

¹⁹⁰ J. Myszczyński, *Powstanie i rozwój kolei żelaznych w prowincji Pomorze jako wyraz aktywności lokalnych środowisk i sektora publicznego*, „Studia z Historii Społeczno-Gospodarczej XIX i XX wieku”, 2016, t. XIV, s. 93–95.

¹⁹¹ B. Engelmann, *Prusy, kraj...*, s. 386.

¹⁹² A. Piątkowski, *Kolej Wschodnia w latach 1842–1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Rozprawy i Materiały Ośrodka Badań Naukowych im. Wojciecha Kętrzyńskiego w Olsztynie, nr 156, Olsztyn 1996, s. 23–24.

w „Weltbad”, do którego – głównie koleją – przybywali na wypoczynek turyści z całej Rzeszy.

3. Lokalna administracja pruska w kontekście jej wpływu na rozbudowę infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej Gdańska i Sopotu

W myśl ustaleń kongresu wiedeńskiego tereny byłego pierwszego WMG (1804–1814) przyznane zostały Królestwu Prus. W 1815 roku włączono je do nowo utworzonej Prowincji Prusy Zachodnie, jednej z dziesięciu w Królestwie Prus. Pierwszy okres funkcjonowania prowincji to lata 1815–1827. W 1827 roku rząd Prus połączył prowincje pruskie – wschodnią i zachodnią, ustanawiając siedzibę nowej prowincji Prusy (Preussen) w Królewcu. Dnia 1 kwietnia 1878 roku, na mocy decyzji cesarskiej Wilhelma I Hohenzollerna, reaktywowano prowincję Prusy Zachodnie ze stolicą w Gdańsku. Ten stan organizacyjno-terytorialny utrzymał się do 1919 roku¹⁹³.

Na czele prowincji jako przedstawiciel rządu stał nadprezydent. Kierował on administracją, której zadania wychodziły poza granice niższych szczebli administracji państwowej i samorządowej, w tym sprawy tak istotne dla turystyki i rekreacji, jak koordynacja budowy sieci kolejowych¹⁹⁴, administracja dróg wodnych, żeglugi morskiej i wybrzeży morskich, co było związane z wydawaniem pozwoleń m.in. na budowę przystani i zagospodarowywanie brzegów, rzecznych jak i morskich. Zarząd prowincji nadzorował również sądownictwo i służbę zdrowia. Część zadań delegowana była do specjalnie w tym celu stworzonych urzędów, na przykład do dyrekcji dróg wodnych. Bardzo ważną instytucją, nadzorującą prawidłowość budowy i eksploatacji obiektów budowlanych, w tym o przeznaczeniu turystycznym, rekreacyjnym i sportowym, był podległy prowincji, Państwowy Urząd Policji Budowlanej w Gdańsku (Staatliches Baupolizeiamt zu Danzig), założony 6 maja 1814 roku, a funkcjonujący do marca 1945 roku. Do zadań urzędu należało m.in. wydawanie decyzji i postanowień w indywidualnych sprawach inwestycji, w tym zatwierdzania projektów. Urząd dopuszczał też plany, tworzone przez gdański magistrat¹⁹⁵.

Na mocy porozumień, wiele zadań prowincji delegowano do niższego szczebla administracyjnego, czyli rejencji, która sprawowała nadzór m.in. nad komunikacją, czy

¹⁹³ M. Gliński, *Rejencja gdańska*, www.gedanopedia.pl [dostęp: 22.11.2020].

¹⁹⁴ *Der elektrische Reiseführer zum historisch – geographischen Informationssystem HGS Germany (1820–1914)*, www.hgisg-ekomedium.ieg-mainz.de [dostęp: 22.11.2020].

¹⁹⁵ Archiwum Państwowe w Gdansk (APG), Zespół akt Państwowy Urząd Policji Budowlanej w Gdańsku 1814–1945, sygn. 10/15/0, b.p.

zapewnieniem bezpieczeństwa¹⁹⁶. Rejencja gdańska, będąca ogniwem pośrednim pomiędzy prowincją a powiatem, od północy graniczyła z Morzem Bałtyckim, od wschodu z Prusami Wschodnimi, od południa z rejencją kwidzyńską, a od zachodu – z koszalińską. Stolicą rejencji było miasto Gdańsk. W 1820 roku rejencję podzielono na powiaty: Berent, Danzig – Stadt, Danzig – Land, Elbing, Karthaus, Marienburg, Neustadt i Prussisch Stargard¹⁹⁷. Od 1874 roku miasto Elbląg ustanowiono autonomiczną jednostką administracyjną, a w 1887 roku ustawa o podziale powiatów w prowincjach poznańskiej i zachodnio-pruskiej dodała powiaty Danziger Höhe, Danziger Niederung, Dirschau i Putzig, natomiast powiat gdański został rozwiązany¹⁹⁸.

Najbardziej znaczącą rolę w procesie decyzyjnym w kwestiach związanych ze strategią rozwoju i zagadnieniami infrastrukturalnymi, pełniły władze Gdańska. Od 1814 do 1920 roku najwyższymi urzędnikami w mieście byli nadburmistrz i burmistrz, władzę wykonawczą sprawowała rada miasta. Władze miejskie decydowały m.in. o przyłączaniu podmiejskich osad, które stawały się dzielnicami Gdańska, co ułatwiało ich rozwój, wzrost znaczenia turystycznego i rozbudowę infrastruktury. Było to zauważalne szczególnie we włączonym w 1912 roku w obszar administracyjny Gdańska, Brzeźnie, Wisłoujściu i Stogach. Kolejnym przełomowym posunięciem podjętym przez władze miejskie, które umożliwiło rozwój przestrzenny Gdańska oraz rozbudowę infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej, była defortyfikacja, czyli likwidacja nowożytnych obwałowań, które ściśle otaczały centrum i stare dzielnice. W 1888 roku, w związku z całkowitym zdezaktualizowaniem się dotychczasowej doktryny fortecznej, gdański samorząd uzyskał pozwolenie władz wojskowych Rzeszy na demilitaryzację i defortyfikację miasta. Gdańsk zainteresowany był wykupem niektórych terenów zajętych przez fortyfikacje i przeznaczeniem części z nich na cele związane z infrastrukturą – komunikacyjne i żeglugowe. Defortyfikacja miasta umożliwiła poszerzenie dróg wyjazdowych z miasta. W celu ułatwienia komunikacji w jego historycznym centrum przystąpiono też do usuwania przedproży z głównych ulic przelotowych. Bardzo istotne było również to, że w miejscu likwidowanych wałów, w latach 1894–1898 rozpoczęto budowę domów, sklepów i hoteli¹⁹⁹.

Władze miejskie podjęły również wiele ważnych inicjatyw związanych z kwestiami higienicznymi, czyniących Gdańsk bardziej przyjaznym dla mieszkańców i turystów. Osiągnięcia nauki w zakresie zagadnień higieniczno-sanitarnych uświadomiły władzom

¹⁹⁶ P. Gut, *Ustrój i organizacja administracji nadbałtyckich prowincji Prus w latach 1918–1939*, „Zapiski Historyczne” („ZH”), 2016, t. LXXXI, s. 76.

¹⁹⁷ P. Letkemann, *Preussische Verwaltung des Danziger Bezirks 1815–1870*, Herder Institut, Marburg/Lahn 1967, s. 214.

¹⁹⁸ *Der elektrische...* [dostęp: 22.11.2020].

¹⁹⁹ M. Omilanowska-Kiljańczyk, *Budowanie nad...*, s. 22; M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska...*, s. 345.

miasta, jakie zagrożenie dla zdrowia publicznego niosło wykorzystanie miejskich fos jako źródła wody pitnej i jednocześnie jako zbiorników, do których odprowadzano miejskie nieczystości. Niezwykle istotne w tym względzie było zatem stworzenie w mieście nowoczesnego układu wodociągowo-kanalizacyjnego. Jego powstanie zainicjował nadburmistrz Leopold von Winter. W 1863 roku magistrat zlecił inżynierowi Eduardowi Friedrichowi Wiebemu opracowanie pierwszego w Europie całościowego systemu wodociągowo-kanalizacyjnego, składającego się z samospławnej kanalizacji miejskiej oraz dostarczenie wody pitnej rurą ze zbiornika w Pręgowie. W 1868 roku podpisano kontrakt na wykonanie ujęcia wody w Pręgowie. Całą inwestycję ukończono już po roku, a w 1873 roku podłączono do nowego ujęcia 2 470 budynków, zaś do kanalizacji 3 200. Dodatkowo czynne były 382 hydranty i 40 ujęć publicznych²⁰⁰.

Znaczącymi inwestycjami modernizacyjnymi władz miejskich poprawiającymi jakość życia w mieście (a także jego atrakcyjność turystyczną i jakość infrastruktury) były: budowa miejskiej elektrowni położonej na wyspie Ołowiance, uruchomionej w 1898 roku oraz inwestycje w nowoczesną sieć gazowniczą i wzniesienie gazowni (pierwsza przy ulicy Toruńskiej została uruchomiona w 1853 roku, a następna otwarta w 1904 roku przy ulicy Wałowej)²⁰¹. Kolejne duże inwestycje, które zrealizowały władze miejskie związane były z infrastrukturą komunikacyjną. Należały do nich: rozbudowa dróg, infrastruktury portowej, komunikacji miejskiej (od 1873 roku) i lotniczej (lądowisko 1910 rok, stałe lotnisko 1913 rok). Dzięki skutecznemu działaniu organów administracyjnych, Gdańsk do wybuchu pierwszej wojny światowej, przekształcił się z peryferyjnego miasta średniej wielkości w stolicę jednego z ważniejszych regionów Rzeszy, a nawet – Europy Środkowej²⁰².

4. Organizacje i stowarzyszenia wspierające oraz animujące rozwój rekreacji, turystyki, a także sportu w Gdańsku i Sopocie

Rozwój rekreacji, turystyki oraz sportu i dedykowanej im infrastruktury, a także inicjatywy obywatelskie, mające na celu modernizację substancji komunalnej pod kątem

²⁰⁰ Wiebe E., W: J. Meyers (red.), *Meyers Konversations – Lexikon*, v. XVI, Bibliographischen Instituts, Leipzig – Wien 1885–1892, s. 592; T. Głuszko, *Rury von Wintera*, „3D”, 1999 nr 2 (4), s. 32.

²⁰¹ J. Dębowy, *Elektrociepłownia Ołowianka*, W: D. Świsulski (red.), *Z kart historii elektryki na Pomorzu – 80 lat Stowarzyszenia Elektryków polskich na Wybrzeżu*, Wydawnictwo Stowarzyszenie Elektryków Polskich Oddział Gdańsk, Gdańsk 2012, s. 19–20; Więcej na temat rozwoju sieci gazowniczej w Gdańsku i na Pomorzu: T. Gruszczyński, *Gazownictwo na Pomorzu Gdańskim*, t. I–II, Wydawnictwo Pomorska Spółka Gazownicza, Gdańsk 2003.

²⁰² W. Gruszkowski, *Rozwój przestrzenny...*, s. 49.

lepszego dostosowania jej do potrzeb interesariuszy wewnętrznych i zewnętrznych, były od drugiej połowy XIX wieku w Niemczech specjalnością organizacji pozarządowych i ruchów obywatelskich. Najdawniejszą prawną formą działalności *pro bono* prywatnych podmiotów, funkcjonującą na wyżej wymienionym obszarze po 1871 roku, były fundacje, które posiadały kilkusetletnie doświadczenie w pracy na rzecz określonych społeczności. Najstarszą w Niemczech – jak i na całym świecie – była powołana w 1161 roku przez Rainalda von Dassel, fundacja Johannishofstiftung, niosąca pomoc żyjącym w nędzy mieszkańcom miasta Hildesheim²⁰³.

Początki niemieckich stowarzyszeń, zakładanych na fali ogólnego trendu, obserwowanego w całej oświeceniowej Europie, sięgały XVIII wieku. Rewolucyjny w tamtym czasie był fakt, że spotykali się w nich obywatele reprezentujący wszystkie klasy społeczne. Najstarszym obywatelskim tworem stowarzyszeniowym, którego celem było ulepszenie funkcjonowania i podniesienie atrakcyjności określonego samorządu, było założone w 1765 roku Hamburgische Gesellschaft zur Beförderung der Künste und Nützlichen Gewerbe (Hamburskie Towarzystwo Wspierania Sztuki i Rzemiosła Użytkowego). Jego twórcy wzorowali się na Société d'Encouragement de l'Industrie Nationale in Paris (Towarzystwie Wspierania Narodowego Przemysłu, powstałym w 1721 roku), Dublin Society for Improving Husbandry, Manufactures and other Useful Arts (Dublińskim Towarzystwie Wspierania Hodowli, Przemysłu i innych Sztuk Użytecznych, założonym w 1731 roku) oraz słynnym Royal Society for the Encouragement of Arts, Manufactures and Commerce (Królewskim Towarzystwie Wspierania Sztuki, Przemysłu i Handlu, utworzonym w 1753 roku)²⁰⁴. Do kręgu przodujących, utworzonych w XVIII wieku stowarzyszeń, o oświeceniowym charakterze należało także Societas Physicae Experimentalis (z niemieckiego Naturforschende Gesellschaft), czyli Towarzystwo Przyrodnicze w Gdańsku, założone w 1743 roku przez Daniela Gralatha (istniało do 1936 roku). Podobnie, jak wcześniej wymienione, obok prowadzenia działalności statutowej, w myśl założeń empiryzmu, sformułowanych przez brytyjskiego filozofa Francisa Bacona, podejmowały także wiele działań kulturoznawczych i krajoznawczych o bardzo szerokim charakterze²⁰⁵.

Zainteresowanie aktywnością fizyczną w Prusach nie byłoby tak powszechne bez Friedricha Ludwiga Jahna, niemieckiego wojskowego i pedagoga, który promował wychowanie patriotyczne przez rekreację i aktywność fizyczną. Stworzył też własny system

²⁰³ Fundacja istnieje nadal, zajmując się działalnością o charakterze socjalnym. Od początku XIX wieku przy strukturach miasta Hildesheim; zob. *Satzung der Johannishofstiftung/Stadt Hildesheim*, www.hildesheim.de [dostęp: 27.12.2020].

²⁰⁴ *Nützlich für Hamburg. Aktiv für die Menschen*, www.patriotische-gesellschaft.de [dostęp: 25.12.2020].

²⁰⁵ M. Czerniakowska, *Jan Uphagen (1731–1802) bibliofil i miłośnik nauk przyrodniczych*, „KHNT”, 2002 nr 47/2, s. 111.

gimnastyczny, wykorzystujący przyrządy zbliżone do używanych we współczesnej gimnastyce sportowej oraz koncepcję boisk i sal gimnastycznych. Zasady sformułowane przez Jahna posłużyły jako kanwa do powstania tajnego Związku Niemieckiego na rzecz wyzwolenia i zjednoczenia Niemiec. Elementem spotkań tej nacjonalistycznej organizacji była gimnastyka. 19 czerwca 1811 roku Jahn rozpoczął też publiczną gimnastykę na zjeździe grupy uczniów i przyjaciół. Jahn przez gimnastykę rozumiał całość wszystkich ćwiczeń fizycznych, łącznie z pływaniem, szermierką, wycieczkami i grami zespołowymi. W tym samym roku Jahn założył Berliński Klub Gimnastyczny. Wkrótce podobne organizacje powstały we wszystkich państwach niemieckich, zrzeszając w 1818 roku już 12 000 mężczyzn, aktywnych fizycznie. Tak narodził się niemiecki ruch turnerski. Ideologia nacjonalistyczna, towarzysząca działalności organizacji opartych na myśli Jahna spowodowała, że w większości niemieckich landów, w latach 1820–1842, wydano przepisy ograniczające lub zakazujące działalności towarzystw gimnastycznych. W drugiej połowie XIX wieku uznano, że gimnastyka była niezbędna dla prawidłowego rozwoju człowieka, wprowadzono ją więc jako przedmiot obowiązkowy w szkołach. W przestrzeń publiczną masowo wróciły także towarzystwa gimnastyczne²⁰⁶. Wśród tych pierwszych znalazły się, założone w 1859 roku w Gdańsku Towarzystwo Szermierczo-Gimnastyczne, niedługo potem przemianowane na Towarzystwo Gimnastyczno-Szermierczne i założone w sierpniu 1862 roku Gdańskie Towarzystwo Gimnastyczne dla Mężczyzn, działające pod zmieniającymi się nazwami do 1917 roku²⁰⁷.

Gdańskie Towarzystwo Gimnastyczne dla Mężczyzn było jedną z wielu organizacji zakładanych w drugiej połowie XIX wieku w Gdańsku i Sopocie, których celem było uprawianie i propagowanie aktywności ruchowej: gimnastyki, wioślarstwa, żeglarstwa, pływania, lekkiej atletyki, gier z piłką, jazdy konnej²⁰⁸. Osoby zrzeszone w tych organizacjach wspierane były przez członków innych gdańskich i sopockich stowarzyszeń, których celem było tworzenie infrastruktury poprawiającej jakość życia i podnoszącej atrakcyjność miejscowości. Wśród nich były powstałe 1840 roku Stowarzyszenie na rzecz Upiększania Gdańska, powołane w 1857 roku w Gdańsku Towarzystwo Budowy Ogrodów, czy działające od 1894 roku Towarzystwo Upiększania i Popierania Wrzeszcza. Dzięki niemu dzielnica wzbogaciła się o tereny rekreacyjne i spacerowe. W Sopocie w 1881 roku, założono Sopockie Towarzystwo Upiększania, które oprócz inicjowania przedsięwzięć rozwijających

²⁰⁶ M. Wyskok, T. Jurek, *Założenia programowe Niemieckiego Związku Gimnastycznego w Polsce w latach 1921–1939*, „Rozprawy Naukowe AWF we Wrocławiu”, 2018 nr 63, s. 155.

²⁰⁷ W. Moska, J. Chrościelecki, *Gdański ruch turnerski w latach 1862–1919, wydruk na prawach rękopisu*, Gdańsk 2011, s. 18–19.

²⁰⁸ Więcej na ten temat w dalszej części pracy.

infrastrukturę komunalną i sportowo-rekreacyjną, zajmowało się też obsługą ruchu turystycznego²⁰⁹.

Od początku XIX wieku, za oświeceniowym myślicielem Johannem Karlem Augustem Musäusem, mieszkańców państw niemieckich postrzegano w Europie, jako „naród myślicieli i poetów” (Das Volk der Denker und Dichter.). Była to wypadkowa niezwyklej popularności, jaką cieszyła się na tym obszarze kultura, sztuka i ochrona zabytków. Miasto czy region, które nie miały interesującej oferty kulturalnej, uznawane były za mało interesujące i niewarte zobaczenia. Trend ten zyskał uznanie także nad Motławą. W 1835 roku malarz i grafik Johann Carl Schultz założył Gdańskie Towarzystwo Przyjaciół Sztuki (Kunstverein zu Danzig), które organizowało wystawy i wspierało lokalnych twórców. W 1856 roku powołano Stowarzyszenie na rzecz Zachowania Starodawnych Budowli i Zabytków Sztuki Gdańska (Verein zur Erhaltung der altertümlichen Bauwerke und Kunstdenkmäler Danzigs)²¹⁰.

Odrębną grupę stowarzyszeń stanowiły organizacje powołane w celu wspólnej ochrony praw osób powołujących. Do takich zaliczały się organizacje polonijne, na przykład założony w 1922 roku Związek Polaków w Niemczech (niem. Bund der Polen in Deutschland)²¹¹, a także działająca w WMG w latach 1921–1937 Gmina Polska. Stawiała ona sobie za cel obronę praw społecznych, kulturalnych i politycznych gdańskiej Polonii w WMG. Opiekowała się także Polakami przybywającymi do WMG, w tym turystami, oraz organizowała imprezy o charakterze rekreacyjnym i sportowym²¹².

Stowarzyszeniami powołanymi w WMG, z jednej strony w celu wspólnej ochrony praw osób powołujących, a z drugiej – o charakterze typowo sportowym, był gdański Klub Sportowy „Gedania”, czy wywodzący się z Bratniej Pomocy gdański Akademicki Związek Sportowy. Ich działalność została dokładnie omówiona w dalszej części pracy²¹³. Mimo niezależności prawnopolitycznej WMG oraz polskiej zwierzchności nad nowym tworem prawnopaństwowym, niemieckie związki sportowe uznawały zależność od ich niemieckich odpowiedników w Rzeszy. Największą niemiecką organizacją skupiającą osoby uprawiające sport w Niemczech po 1918 roku był Niemiecki Komitet Rzeszy ds. Ćwiczeń Fizycznych (Deutscher Reichsausschuss für Leibesübungen, DraL). Pod koniec lat dwudziestych

²⁰⁹ K. Rozmarynowska, *Z działalności dziewiętnastowiecznych gdańskich towarzystw upiększania miasta*, „Wiadomości Konserwatorskie”, 2004 nr 16, s. 48–49.

²¹⁰ M. Starega, *Przekształcenia gdańskich obiektów zabytkowych w pierwszej połowie XIX w. w kontekście rodzącej się myśli konserwatorskiej*, „Porta Aurea”, 2018 nr 17, s. 64.

²¹¹ *Bund der Polen in Deutschland e.V. Geschichte / Związek Polaków w Niemczech Zpwn – Historia*, „Magazyn Polonia – Kwartalnik Polaków w Niemczech”, 2017 nr 10/11, s. 14.

²¹² J. Wójcicki, *Wolne Miasto Gdańsk 1920–1939*, Wydawnictwo Ministerstwo Obrony Narodowej, Warszawa 1976, s. 91.

²¹³ J. Gąssowski, R. Stanowski, *40 lat Akademickiego Związku Sportowego w Gdańsku 1921–1961*, Wydawnictwo AZS Gdańsk, Gdańsk 1961, s. 16.

XX wieku skupiał on 38 zrzeszeń turnerskich i sportowych, mając łącznie 7 milionów członków. Oddzielnie funkcjonowały wyznaniowe organizacje sportowe.

Komitet był głównym organizatorem Świata Sportu Niemieckiego Turnerstwa, w którym uczestniczyło 300 000 osób. Był także filarem Niemieckich Festiwali Sportu (Deutsche Kampsspiele), będących odpowiednikiem igrzysk olimpijskich, w których Niemcom do 1928 roku nie wolno było brać udziału. Kolejną bardzo ważną i liczną organizacją sportową był w tym okresie, założony w 1900 roku, Niemiecki Związek Piłki Nożnej (Deutscher Fussballbund). Niemiecka piłka była w okresie Republiki Weimarskiej uważana za jedną z najsilniejszych na świecie. W 1920 roku związek skupiał 468 000, w 1928 roku – 865 946, a w 1931 roku, pod koniec istnienia Republiki Weimarskiej, już 1 025 000 członków. W rozgrywkach ligowych w 1931 roku wzięło udział ponad 35 000 drużyn²¹⁴.

Instytucją prowadzącą działalność sportowo-turystyczną, będącą jednak odrębną wobec pozostałych struktur sportowych, była założona w 1903 roku w Stuttgarcie organizacja skupiająca osoby prowadzące lub posiadające pojazdy mechaniczne. Pierwotnie nosiło nazwę Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung (DMV), a od 1911 roku Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC). W okresie Republiki Weimarskiej ADAC rozpoczął coroczną akcję kontroli stanu dróg, powołał biura techniczne i spółkę zajmującą się obrotem finansami członków. Tylko w 1926 roku pod szyldem ADAC zorganizowano 1 500 imprez sportowych. Dwa lata później ADAC wysłał na niemieckie drogi mobilne patrole. W latach trzydziestych XX wieku ADAC przeforsował wprowadzenie w Niemczech obowiązkowych badań technicznych dla pojazdów mechanicznych. Zainicjował też akcję powstawania sieci przydrożnych telefonów alarmowych. Automobilklub miał prawo używania w swoim logo sylwetki cesarskiego orła na znak poparcia, jakiego udzielał mu Wilhelm II Hohenzollern. Na terenie Gdańska, a później WMG i prowincji Gdańsk-Prusy Zachodnie, działał do 1945 roku oddział XV ADAC (Gau)²¹⁵.

5. Rola niemieckiej rodziny panującej Hohenzollern w rozwoju kurortów Gdańska i Sopotu

Pruska rodzina panująca zwróciła uwagę na Gdańsk i jego najbliższą okolicę dopiero pod koniec XIX wieku. Pierwszym sygnałem wskazującym na zmianę nastawienia

²¹⁴ M. Stępiński, *Działacze Niemieckiego Związku Piłki Nożnej wobec dyktatury nazistowskiej w historiografii Republiki Federalnej Niemiec lat 1980–2010*, „ZH”, 2015, t. LXXX, s. 41.

²¹⁵ ADAC Gründerjahre: Vom Motorradfahrer-Verein DMV zum ADAC, www.adac.de [dostęp: 20.07.2021].

Hohenzollernów do, prowincjonalnych dotąd – z perspektywy Berlina – terenów nad Zatoką Gdańską, było wydarzenie z 9 września 1881 roku, kiedy to nad Motławą spotkali się najpotężniejsi monarchowie ówczesnej Europy – cesarz Wilhelm I Hohenzollern (1797–1888) i car Aleksander III Romanow (1845–1894). Spotkanie dwóch cesarzy było niespodziewane i wywołało burzę polityczną w ówczesnej Europie, zwłaszcza we Francji, która po przegranej wojnie 1871 roku współpracowała z Rosją, jako naturalnym przeciwnikiem Drugiej Rzeszy. Lokalni politycy i media nie kryli zadowolenia z cesarskiej wizyty. Dostrzegano w niej szansę na wzrost prestiżu i atrakcyjności miasta dla inwestorów i ożywienie gospodarcze oraz turystyczne. Patrząc przez pryzmat większej liczby inwestycji państwowych i rozwiązania w 1878 roku unii prowincjonalnej Prus Zachodnich i Wschodnich, co umożliwiło powrót stolicy prowincji do Gdańska i generalnie było korzystne²¹⁶.

Najdynamiczniejszy rozwój miasta i regionu – pod każdym względem – także turystycznym, rekreacyjnym i sportowym, miał miejsce pod berłem kolejnego cesarza, Wilhelma II Hohenzollerna. Absolutystyczne sprawowanie władzy przez cesarza, dotyczyło nie tylko stylu rządów, ale także osobistych, pozasłużbowych ingerencji w kulturę, sztukę, turystykę, czy rekreację, mających zazwyczaj miejsce podczas jego mniej lub bardziej oficjalnych wizyt. Monarcha podróżował po kraju, zatrzymując się częściej i dłużej w lubianych przez siebie okolicach, starając się jednak odpowiednio uzasadnić swoje podróże cesarskimi obowiązkami. Gdańsk i Sopot należały do miejsc, które odwiedzał najczęściej. Od 1892 roku cesarz bywał w obu miejscowościach oficjalnie przynajmniej raz w roku, zwykle na paradach gdańskiego regimentu Czarnych Huzarów (1. Przybocznego Pułku Huzarów). Każdy taki pobyt odnotowywany był skrupulatnie w niemieckiej prasie, która przy okazji podkreślała atrakcyjność i perspektywy Gdańska i okolic. Zamożni Niemcy chcieli być tam, gdzie cesarz i jego rodzina, była to zatem najlepsza reklama. W 1896 roku panujący uświetnił otwarcie koszar i kasyna w Gdańsku. Dnia 1 września, cesarz pojawił się w Gdańsku na ceremonii odsłonięcia pomnika Wilhelma I Hohenzollerna²¹⁷. Z kolei, 9 września 1901 roku spotkał się na gdańskiej redzie z carem Mikołajem II Romanowem, a w kilka dni później – 14 września, przybył na uroczystość wmaszerowania 1. i 2. Przybocznego Pułku Huzarów do nowo wybudowanego garnizonu przy Hochstrasse (ul. Słowackiego) we Wrzeszczu²¹⁸.

²¹⁶ J. Sidorczyk-Heinsohn, *Cesarski szczyt*, „3D”, 2011 nr 4, s. 22.

²¹⁷ T. Kot, *Przyczajony kajzer, ukryty koń*, www.historia.trojmiasto.pl [dostęp: 20.01.2021].

²¹⁸ W. Gruszczyński, *Leibhusaren – Historia Czarnych Huzarów*, Gdański Kantor Wydawniczy, Gdańsk – Gdynia 2019, s. 99.

Podczas swoich pobytów Wilhelm II Hohenzollern dokładnie zapoznawał się z charakterem i specyfiką funkcjonowania samorządu i prowincji, często w nie ingerując. W marcu 1895 roku, wobec groźby podtopienia Gdańska, Wilhelm II Hohenzollern wydał rozkaz otwarcia budowanego od 1890 roku Przekopu Wisły. Z kolei 8 października 1901 roku ogłosił edykt przyznający prawa miejskie dotychczasowej wsi Sopot, co wydatnie przyczyniło się do wzrostu znaczenia i dalszego rozwoju kurortu. Wilhelm II, a z czasem także jego żona Augusta Wiktoria, upodobali sobie Sopot, zlecając postawienie tam swoich rezydencji. Podczas licznych prywatnych pobytów, brali udział w regatach żeglarskich i regularnie grali w tenisa. Często można było ich spotkać na trybunach sopockiego hipodromu, obserwujących wyścigi konne, czy spacerujących nadmorską promenadą. Możliwość spotkania cesarskiej pary lub choćby osobno, Wilhelma, albo Augusty Wiktorii, lub przebywającego tu w zasadzie stale następcy tronu, Wilhelma von Preussena, była najlepszym magnesem, przyciągającym do kurortu nowych przybyszy. Niektórzy z nich z czasem osiedlali się w nim na stałe, przenosząc swoje działalności gospodarcze²¹⁹.

Obecność rodziny cesarskiej wpływała się nie tylko na poprawę wizerunku i była darmową reklamą, miała także wymiar stricte materialny. W ostatnim dziesięcioleciu XIX wieku sopoccy wczasowicze wyraźnie artykułowali, że ich duchowych potrzeb nie zaspokaja niewielki katolicki kościółek, wybudowany w 1870 roku. W odpowiedzi na ten postulat, cesarz i małżonka, z prywatnego budżetu, ufundowali neogotycką świątynię przy głównej ulicy miejscowości (dziś kościół pw. św. Jerzego). Przy tej okazji monarcha nakazał, aby wieża kościelna była widoczna ze statków pływających po Zatoce Gdańskiej²²⁰.

²¹⁹ D. Berbelska, M. Michalska-Szałacka, *Herbstowie. Historia fabrykantów*, Muzeum Sztuki w Łodzi i Muzeum Sopotu, Łódź – Sopot 2019, s. 43.

²²⁰ J. Golec, *Sopot Kronika...*, s. 22.



Fot. 4. Łazienki Południowe w Sopocie (Sopot ok. 1900 r.);
źródło: www.sopot.fotopolska.eu/12986,foto.html [dostęp: 08.09.2023]

Cesarz i jego otoczenie, poruszający się samochodami, wpłynęli na proces szybkiego zmotoryzowania kurortu. Inicjatywą Wilhelma II Hohenzollerna było zbudowanie u stóp jego rezydencji pionierskiej ścieżki rowerowo-motorowerowej, elektrycznie oświetlanych kortów tenisowych, a także modernizacja mola, w tym pod kątem dostosowania go do potrzeb żeglarstwa²²¹. Monarcha przeszczepił do nadmorskich kurortów, także nad Zatoką Gdańską nowy, autorski styl architektoniczny, zwany „stylem wilhelmińskim”²²². Styl ten, będący wypadkową częstych podróży Wilhelma II do Norwegii, wzorowany był na motywach staroskandynawskich i „stylu smoczym”. Najbardziej kompleksowym przykładem budynku zrealizowanego według nordyckich założeń na terenie Prus Zachodnich były sopockie Łazienki Południowe z 1907 roku, mieszczące plażowe kabiny-rozbieralnie, osobno dla mężczyzn, kobiet i rodzin, oraz od strony nadmorskiej promenady, restauracje, kawiarnie i zakłady fryzjerskie. Architekt Paul Puchmüller projektował je dokładnie w myśl przekazywanych mu przez dwór, cesarskich upodobań. W tymże stylu zbudowano także mniejsze obiekty użyteczności publicznej, takie jak sopocka informacja turystyczna, czy gdańskie szalety publiczne. W formie nawiązującej do stylu wilhelmińskiego zbudowano także dworzec główny i dyrekcję kolei w Gdańsku²²³.

²²¹ Wilhelm II wraz z żoną byli zapalonymi żeglarzami, bardzo często osobiście biorąc, podczas swoich pobytów w Sopocie, udział w regatach. Więcej o genezie żeglarskiej pasji cesarza: J. Szerle, *Słyszeliście o... żeglarskiej pasji cesarza Wilhelma II*, www.zeglarski.info [dostęp: 19.07.2021].

²²² R. Traba, H. H. Hahn (red.), *Polsko-niemieckie miejsca pamięci*, t. IV: *Refleksje metodologiczne*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2013, s. 278.

²²³ M. Omilanowska-Kiljańczyk, *Budowanie nad...*, s. 73.

6. Drugie Wolne Miasto Gdańsk i Trzecia Rzesza – infrastruktura turystyczna, rekreacyjna i sportowa w cieniu nazizmu nad Zatoką Gdańską

Na mocy postanowień traktatu wersalskiego z czerwca 1919 roku, rejencja gdańska podzielona została pomiędzy kilka tworów państwowych. Powiaty elbląski i okrojony malborski pozostawiono nowemu państwu niemieckiemu. Tereny dawnej rejencji, obejmujące powiaty: tczewski, starogardzki, kościerski, kartuski, wejherowski i pucki, przyłączone zostały do Polski. Miasto Gdańsk, miasto Sopot oraz powiaty: Gdańsk Wyżyny (Danzig Höhe), Gdańsk Niziny (Danzig Niederung), nowodoworski z miastem Nowy Dwór (Tiegenhof) i Wielkimi Żuławami (Grosse Werder) włączono do drugiego WMG (Freie Stadt Danzig)²²⁴, powstałego dnia 15 listopada 1920 roku jako obszar autonomiczny pod protektoratem Ligi Narodów. Powierzchnia WMG wynosiła łącznie 1 893 km². Na początku lat dwudziestych XX wieku zamieszkiwało je 366 730 mieszkańców. Początkowo planowano, że granica WMG przebiegać będzie dokładnie przez środek Sopotu. Ostatecznie uznano jednak, że doprowadzi to do upadku tej kuracyjnej miejscowości i postanowiono jej nie dzielić, lecz w pełnych granicach włączyć do WMG²²⁵. Będące podmiotem stosunków prawnopaństwowych i daleko niezależne społecznie, lecz niesamodzielne, WMG łączyła z Polską, przynajmniej teoretycznie, polityka zagraniczna. WMG włączone zostało do polskiego obszaru celnego i stanowiło jednostkę administracyjną Rzeczypospolitej Polskiej, powierzona urzędnikom Wolnego Miasta, funkcjonująca pod generalną kontrolą Centralnego Zarządu Celnego Polski. Wszelkie zaś formularze urzędowe – w założeniu – sporządzane były dwujęzycznie – po niemiecku i po polsku²²⁶.

Władzę w WMG sprawował Parlament, czyli Zgromadzenie Ludowe (Volkstag), Senat, będący władzą wykonawczą oraz niezależne sądownictwo. WMG zostało zdemilitaryzowane. Państwo polskie miało zapewnione prawo do nieskrępowanego korzystania z portu w Gdańsku, posiadania własnej poczty czy administrowania koleją. Było też odpowiedzialne za reprezentowanie interesów i ochronę obywateli WMG poza jego granicami. Po 1930 roku, kiedy to przysłany osobiście przez Hitlera, szef lokalnej struktury Narodowo Socjalistycznej Partii Pracy (NSDAP), Albert Forster zjednoczył pod jednym sztandarem skrajnie nacjonalistyczne niemieckie ruchy w WMG, sytuacja polityczna szybko się zmieniła. Naziści systematycznie przejmowali wszystkie możliwe urzędy. Od 1933 roku, po wygranych przez NSDAP wyborach do Volkstagu i przejęciu przez nazistów Senatu,

²²⁴ Pierwsze – jak warto przypomnieć – istniało w latach 1807–1814 (przypis autora).

²²⁵ J. Wójcicki, *Wolne Miasto...*, s. 78–79.

²²⁶ *Konwencja polsko-gdańska, zawarta w Paryżu dnia 9 listopada 1920 r.* (Dz.U. z 1922 r., nr 13, poz.117), b.p.

którego prezydentem został w 1934 roku członek Sztafet Szturmowych (SS), Arthur Greiser, drugie WMG stało się przedmiotem tak zwanego „pełzającego Anschlussu”. W efekcie tego procesu, w drugiej połowie lat trzydziestych XX wieku, realną władzę w mieście sprawował, z nadania kanclerza Trzeciej Rzeszy Adolfa Hitlera, gauleiter Albert Forster²²⁷.

Po przejściu steru rządów w Niemczech przez nazistów i utworzeniu Trzeciej Rzeszy, na fali krytyki dotychczasowej koncepcji funkcjonowania sportu jako „drobnomieszczańskiego” i „pacyfistycznego”, tamtejsze organizacje i związki sportowe zostały poddane likwidacji lub przekształceniom. To samo spotkało podległe im niemieckie organizacje na terenie WMG. Pierwsza faza tych zmian przebiegała na przełomie lat 1933 i 1934, druga zaś latem i jesienią 1936 roku. Od tego momentu państwo przejęło troskę o fizyczne wychowanie swoich obywateli, a sport w Trzeciej Rzeszy zaczął podążać zasadami rasy, wspólnoty narodu, wodzostwa i honoru. Tak rozpoczął się proces instrumentalizacji sportu jako bardzo istotnego narzędzia w budowaniu państwa totalitarnego²²⁸.

Jedną z najważniejszych zmian było powołanie przez nazistów w styczniu 1934 roku naczelnej organizacji ćwiczeń fizycznych – Niemieckiej Federacji Rzeszy ds. Ćwiczeń Fizycznych (Deutscher Reichsbund für Leibesübungen). Podporządkowano jej 21 urzędów zajmujących się poszczególnymi dyscyplinami sportu (Fachämter). Jeden z Fachamtów kierował od tego momentu także piłką nożną. Nowy, scentralizowany układ rozgrywek, zwany Gauligą, składał się z dwóch rund – regionalnej i centralnej. Piłkarze z terenu WMG grali do 1940 roku w Gaulidze Ostpreussen. W 1940 roku na terenach byłego WMG oraz ziem pomorskich przyłączonych do Rzeszy powstała Gauliga Danzig-Westpreussen²²⁹.

Naziści bardzo szybko podporządkowali sobie także silny i niezależny dotąd ogólnoniemiecki automobilklub. Już 24 lipca 1933 roku kierownictwo ADAC zostało zmuszone przez nazistów do podpisania tak zwanego paktu Baden-Baden, uznającego zwierzchnictwo Nationalsozialistisches Kraftfahrkorps (NSKK), czyli Narodowosocjalistycznego Korpusu Motorowego, który w 1934 roku wydzielił się ze Sturmabteilung (SA). 27 września tegoż roku w Trzeciej Rzeszy pod egidą NSKK powołano nowy ogólnoniemiecki klub Der Deutsche Automobilklub (DDAC), ograniczając w ten sposób niezależność ADAC²³⁰.

²²⁷ K. Purzycki, *Ustrój i status prawnomiędzynarodowy Wolnego Miasta Gdańska (1920–1939)*, „Internetowy Przegląd Prawniczy TBSP UJ”, 2015 nr 4, s. 232, www.ruj.uj.edu.pl [dostęp: 23.06.2021].

²²⁸ K. Kliem, *Sport in der Zeit des Nationalsozialismus. Entwicklung und Zielsetzung im höheren Schulwesen und in der Zeit der Hitlerjugend*, Wydawnictwo VDM, Saarbrücken 2007, s. 87, M. Stępiński (rec.), „Acta Cassubiana”, 2008 nr 10, s. 248.

²²⁹ M. Wyskok, *Instrumentalizacja piłki nożnej w państwie totalitarnym na przykładzie Trzeciej Rzeszy*, „Prace Naukowe Akademii im. Jana Długosza w Częstochowie” („PNAJDC”), 2016 nr 15 (3), s. 11–23,

²³⁰ *ADAC Während der NS-Diktatur wird der ADAC in den DDAC eingegliedert*, www.adac.de [dostęp: 20.07.2021].



Fot. 5. Niemieckie wojska wjeżdżają do „wyzwolonego” Gdańska 3 września 1939 r. (fot. H. Sönnke, Gdańsk, 1939 r.); źródło: APG, sygn. 2384/22281/7

W 1933 roku hitlerowcy podporządkowali sobie także Deutscher Segler-Verband (DSV), największe niemieckie stowarzyszenie żeglarskie, które założono w 1885 roku w Hamburgu (jego pierwszym prezesem był Adolf Burmester). Po dojściu do władzy nazistów do DSV dołączono członków zlikwidowanych, mniejszych towarzystw o podobnym charakterze. Od tego momentu DSV stało się jedynym niemieckim profesjonalnym stowarzyszeniem żeglarskim²³¹.

Dnia 1 września 1939 roku, tuż po napaści oddziałów niemieckich na polskie placówki w WMG, na ulicach miasta pojawiła się odezwa gauleitera Alberta Forstera, wypowiadająca postanowienia traktatu wersalskiego i proklamująca przyłączenie terenów WMG do Trzeciej Rzeszy. Dnia 26 października 1939 roku Forster został też namiestnikiem Rzeszy w Gdańsku²³². Po początkowej euforii okazało się, że przyłączenie do Trzeciej Rzeszy nie było tak korzystne, jak obiecywali to nazistowscy agitatorzy. Jedną z pierwszych niespodzianek, z jaką zderzyli się mieszkańcy i turyści, była reglamentacja żywności i towarów codziennego użytku, która w Niemczech obowiązywała już od dawna. Kolejną „nowością” było zniknięcie z półek, jak się okazało już na stałe do końca wojny, wielu luksusowych produktów. Policja rozpoczęła kontrole kawiarni, restauracji oraz lokali tanecznych. Dotyczyło to zwłaszcza Sopotu. Zakazano używania fajerwerków, a zabawy kończyły się przed godziną policyjną, czyli przed 01:00 w nocy. Wprowadzono też ograniczenia poruszania się. Te najsurowsze zakazy dotyczyły Polaków²³³. Polityka represji i eksterminacji, stosowana wobec Polaków, ale także Żydów, połączona z systemowym

²³¹ *DSV chronik*, www.dsv.de [dostęp: 22.07.2021].

²³² D. Schenk, *Albert Forster, Gdański namiestnik Hitlera*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2002, s. 191, 207.

²³³ T. Kot, *Sopot 1939–1945*, Wydawnictwo Kurjer Sopotki, Sopot 2013, s. 14.

wynaradawianiem i osiedlaniem w nowo powstałej prowincji osadników niemieckich, m.in. z Litwy, była realizacją życzenia Hitlera, który nakazał Forsterowi uczynienie z Prus Zachodnich „kwitnącej niemieckiej krainy”²³⁴.

W wojennych spisach ludności miasta powiatu Gdańsk nie wykazywano innych narodowości jak niemiecka. Według jednego z nich, z października 1943 roku, na terenie tego powiatu przebywało wówczas łącznie 286 338 osób, w tym 276 095 stałych mieszkańców²³⁵. Po przegranej Afrika Korps w styczniu 1943 roku i klęsce stalingradzkiej, każdy dorosły mieszkaniec Rzeszy zdawał sobie sprawę z komplikującej się sytuacji na frontach. Na ulicach Gdańska i Sopotu zamiast przyjezdnych widać było coraz więcej urlopowanych żołnierzy oraz frontowych rekonwalescentów²³⁶. W drugiej połowie 1944 roku najwyższe władze prowincji oraz lokalnego aparatu bezpieczeństwa rozpoczęły prace nad Fall Eva, czyli planem mającym na celu jak najsprawniejszą ewakuację niemieckiej ludności cywilnej oraz organów partyjnych i państwowych z terenów Pomorza²³⁷.

Jesienią 1944 roku rozpoczęły się pierwsze przygotowania miasta do obrony przed zbliżającymi się Sowietami. Dnia 1 października 1944 roku do kopania umocnień polowych zmobilizowano w prowincji Gdańsk-Prusy Zachodnie 89 600 kobiet i mężczyzn. Wśród nich byli m.in. studenci Politechniki Gdańskiej, dla których – jak się okazało – prace przy umocnieniach stanowiły ostatni punkt objazdowej wycieczki naukowej²³⁸. Od połowy 1945 roku, wobec podejścia armii radzieckiej pod Elbląg i Malbork, przygotowania obronne przybrały gwałtownie na sile. Hale sportowe, hotele i pensjonaty przygotowano do przyjęcia uchodźców, pełnienia roli koszar i szpitali polowych. Stadiony i przystanie zamieniono w bazy sprzętowo-materiałowe. Pomosty spacerowe stały się przystaniami, z których ewakuowano drogą morską wojsko i ludność cywilną na Hel lub bezpośrednio do Niemiec. Jednostki pływające i autobusy zmobilizowano do transportu uciekinierów i wojska, a tramwaje posłużyły do budowy zaimprovizowanych barykad.

Dnia 23 marca 1945 roku, Sowietci zajęli Sopot, a 30 marca 1945 roku – Gdańsk. Tego samego dnia polskie Prezydium Krajowej Rady Narodowej powołało województwo gdańskie, obejmujące obszarem cały obszar WMG, nadmorską część Prus Wschodnich i przedwojenny, należący do Drugiej Rzeczypospolitej, powiat morski²³⁹. Dnia 17 kwietnia 1945 roku, mimo

²³⁴ D. Schenk, *Albert Forster...*, Gdańsk 2002, s. 253.

²³⁵ G. Berendt, *Gdańsk od niemieckości do polskości*, „Biuletyn IPN”, 2006 nr 8–9, s. 54.

²³⁶ P. Semków (red.), *Dzieje Sopotu...*, s. 103.

²³⁷ D. Schenk, *Albert Forster...*, s. 349.

²³⁸ *1944 Westpreussen – Schanzarbeiten – Ostfront – Weichsel – Drewenz*, amatorski film, nakręcony przez W. Kronenberga w 1944 roku na terenie prowincji Gdańsk-Prusy Zachodnie. Archiwum firmy Kölnprogramm – Medienproduktion GmbH & Co. KG.

²³⁹ *Dekret z dnia 30 marca 1945 r. o utworzeniu województwa gdańskiego* (Dz.U. z 1945 r., nr 11, poz. 57), s. 74.

trwających wciąż walk, rozegrano w Gdańsku pierwszy mecz pomiędzy oddziałem wojsk sowieckich a polską obsadą komisariatu nr VI Milicji Obywatelskiej. Przeprowadzono go na oczyszczonym wcześniej przez milicjantów z amunicji, broni i pojazdów pancernych stadionie przy gmachu przedwojennego miejskiego liceum, gimnazjum i seminarium im. Heleny Lange, u zbiegu ulicy Reja i al. gen. Józefa Hallera²⁴⁰. W wyniku kapitulacji oddziałów Wehrmachtu i SS, złożonej 8 maja 1945 roku w Sobieszewie, Niemcy opuścili ostatnie obiekty o charakterze turystycznym i sportowym na terenie dawnego WMG. Były to hala plażowa, budynki po lotnisku wodnosamolotów oraz sobieszewskie hotele, restauracje i pensjonaty, a także podobne obiekty pozostałe w Stegnie i Sztutowie oraz ostatni fragment kolejki wąskotorowej²⁴¹.

Rewolucja przemysłowa i tak zwany złoty wiek drugiej fali globalizacji, wraz z dynamicznym wzrostem znaczenia sprawnie zarządzanej Drugiej Rzeszy, po zjednoczeniu Niemiec pod berłem Prus, oraz osobista sympatia ze strony niemieckiej rodziny panującej, sprawiły, że Gdańsk, Sopot i okoliczne mniejsze miejscowości, weszły na drogę bardzo szybkiego rozwoju. Dotyczył on także rozbudowy infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej. Rozwój ten w krótkim czasie doprowadził do ugruntowania pozycji tych miejscowości, jako jednych z najważniejszych destynacji turystycznych i rekreacyjnych na południowym побереżu Bałtyku. Niewiele w tym względzie zmienił nowy porządek europejski, jaki zapanował po pierwszej wojnie światowej. Dopiero druga wojna światowa przyniosła spadek znaczenia zarówno Gdańska, jak i Sopotu jako miejscowości o charakterze turystycznym i rekreacyjnym oraz powolną adaptację dedykowanej im infrastruktury na cele wojenne czy wprost – wojskowe.

²⁴⁰ J. Gebert, *Z gdańskich boisk i stadionów*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1970, s. 52–53.

²⁴¹ *Przekroje terenowe 1945–1965*, Statystyka regionalna nr 7, Wydawnictwo GUS, Warszawa 1967, s. 100.

Rozdział III Turystyczno-rekreacyjno-sportowa infrastruktura centralnych dzielnic miasta Gdańska w latach 1871–1945

1. Najważniejsze obiekty rekreacyjne i sportowe centralnych dzielnic miasta

W drugiej połowie XIX wieku nastąpił rozwój nowoczesnego Gdańska. Przyłączano nowe dzielnice, w efekcie czego miasto do 1912 roku powiększyło się w swoich administracyjnych granicach o 2 830 ha, a liczba ludności wzrosła blisko trzykrotnie – z 64 000 w 1849 roku do 175 000 w 1914 roku. Wzrost liczby mieszkańców wynikał nie tylko z przesunięcia granic administracyjnych, ale także z intensywnego rozwoju gospodarczego, który przyciągał nowych, aktywnych mieszkańców²⁴².

Rosnąca atrakcyjność turystyczna, będąca wypadkową zmian w tkance komunalnej oraz upowszechniającej się na świecie mody na turystykę i sport, zaowocowały utworzeniem w mieście klubów i towarzystw propagujących aktywność fizyczną, z czego najstarsze były męskie towarzystwa gimnastyczne i szermiercze. Powstały kluby żeglarskie, pływackie, tenisowe, jeździeckie, wędkarskie, kolejne gimnastyczne i szermiercze, sportów zimowych, wędrowek pieszych czy piłkarskie²⁴³. Największą popularnością, podobnie jak na całym kontynencie, cieszył się cyklizm, którego miłośnicy skupiali się w dwóch rodzajach organizacji: turystyczno-rekreacyjnych i wyścigowych. Założono także oddział monachijskiego automobilklubu ADAC. W 1914 roku istniało 50 zarejestrowanych podmiotów zrzeszających entuzjastów sportu²⁴⁴.

W latach 1918–1927 infrastruktura sportowa na terenie WMG uległa podwojeniu. W 1927 roku miejska infrastruktura sportowo-rekreacyjna liczyła 16 mniejszych kompleksów sportowych, do tego 11 należących do stowarzyszeń sportowych, usytuowanych na gruntach miejskich. Ponadto funkcjonowało 27 sportowych sal szkolnych i 4 hale sportowe, należące do stowarzyszeń posiadających obiekty na gruntach miejskich, 2 kąpieliska rzeczne, 5 kompleksów kortów tenisowych (z 34 kortami), 6 przystani wioślarskich lub kajakowych,

²⁴² E. Cieślak, Cz. Biernat, *Dzieje Gdańska*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1969, s. 291.

²⁴³ W 1859 roku założono Gdańskie Stowarzyszenie Gimnastyczno-Szermiercze (Turn- und Fechtverein Danzig e.V.W). W 1896 roku powstały stowarzyszenia gimnastyczne (Turnverein) Neufährwasser, Oliva, Schidlitz, Langfuhr, a także zespół gimnastyczny nauczycieli akademickich (Turnriege der akademisch gebildeten Lehrer). Dwa lata później (1898) – Turnklub Danzig. Dnia 13.04.1903 roku założono Fussball Club Danzig. Cztery lata później w mieście działało już kilka klubów piłkarskich: „Akademische Sportverbindung”, „BuEV”, „Fussbalklub Komet”, „Hansa”, „Ostmark”, „Sportabteilung des Lehrerseminars”, „SV Preussen 1909 Danzig”, „Verein für Bewegungsspiele”, www.f-archiv.de [dostęp: 22.06.2023].

²⁴⁴ *Adressbuch für Danzig und Vororte 1898*, cz. 4, Gdańsk 1898, s. 112; *Neues Adressbuch für Danzig und seine Vororte*, Gdańsk 1900, s. 89–90; *Neues Adressbuch für Danzig und seine Vororte*, cz. 4, Gdańsk 1914, s. 116–118.

3 przystanie jachtowe, 3 lodowiska miejskie, 3 tory saneczkowe, w tym leśny tor w Oliwie o długości 1 000 metrów. Na koniec 1927 roku w WMG działało 190 stowarzyszeń gimnastycznych, zrzeszających 25 532 członków a nakłady na kulturę fizyczną wynosiły nie licząc lekcji gimnastyki w szkołach, 283 010 guldenów²⁴⁵.



Fot. 6. Plakieta upamiętniająca 2. Międzynarodowy Rajd Policyjny (Gdańsk, 1931 r.);
źródło: <https://www.sda.pl/aukcja/obiekty/plakieta-upamietniajaca-2-miedzynarodowy-rajd-policyjny-gdansk-1931-r,9785.pl> [dostęp: 08.09.2023].

W 1930 roku potencjał sportowo-rekreacyjny Gdańska przedstawiał się następująco: 41 sal gimnastycznych, 12 basenów na wolnym powietrzu, 53 prowizoryczne boiska, 17 boisk sportowych, 52 korty tenisowe, 12 zimowych obiektów sportowych, 3 hale jeździeckie, 1 tor wyścigowy, 17 strzelnic małokalibrowych. Z tej infrastruktury korzystało 220 klubów i organizacji sportowych (w mieście Gdańsk 150), z czego aż 118 młodzieżowych. Zarejestrowanych w nich było 39 200 zawodników²⁴⁶. Na terenie WMG działało ponad dwadzieścia klubów piłkarskich, rywalizujących w różnych klasach rozgrywkowych prowadzonych przez gdański związek piłkarski. Do czołowych zespołów należały: Neufahrwasser 1919, Polizei Sportverein, BUFV i Zoppoter Sportverein. W tych okolicznościach ludność polska także zaczęła zrzeszać się w klubach, umożliwiających jej rywalizację w piłkę nożną. Uprawiano ją w TG „Sokół” i KS „Bałtyk”, ale przede wszystkim w KS „Gedania”. Geneza sekcji piłkarskiej „Gedanii” sięgała 1922 roku, kiedy rozwiązano sekcję piłkarską przy TG „Sokół”. Już w 1923 roku klub uczestniczył w rozgrywkach Toruńskiego Okręgowego Związku Piłki Nożnej. W 1924 roku podjęto starania o przyjęcie KS „Gedania” do Baltischer Sport Verband i od następnego roku gedaniści rozgrywali regularne spotkania z drużynami niemieckimi WMG i Prus Wschodnich w klasie „B”.

²⁴⁵ *Die Kongressstadt Danzig*, Danziger Verkehrszentrale, Danzig 1927, s. 24.

²⁴⁶ *Anziger Statistisches Taschenbuch 1930/31, Bearbeitet und herausgegeben vom Statistischen Landesamt der Freien Stadt Danzig*, Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig, Danzig 1930, s. 82.

W 1926 roku zespół awansował do grupy „A”. Sekcja piłkarska „Gedanii” w latach 1922–1939 rozegrała ponad 100 oficjalnych spotkań piłkarskich²⁴⁷.

Najważniejsze kompleksy sportowe Gdańska

W 1900 roku władze Gdańska wydzieliły pierwszy plac do uprawiania sportu. Teren za Wielką Aleją, naprzeciwko dworca był po prostu placem, pozbawionym jakiegokolwiek infrastruktury. Pierwszym boiskiem piłkarskim, na którym już w latach 1902–1903, rozgrywano turnieje, był wyrównany żużlem plac na terenie Artillerie-Kaserne I (koszar artylerii), przy ulicy Hohe Seigen (Rybaki Górne), w których stacjonował 36. Pułk Artylerii Polowej (Feldartillerie-Regiment Nr 36). Później, w okresie poprzedzającym pierwszą wojnę światową i ustanowienie WMG powstał największy kompleks miejskich obiektów sportowych. Założono go w 1910 roku we Wrzeszczu (Langfuhr) po południowej stronie Feldstrasse (Smoluchowskiego). Był to miejski stadion. Zespół sportowy imienia nadburmistrza miasta Heinricha Ehlersa (1903–1910) składał się z boiska piłkarskiego, kortów tenisowych i lodowiska hokejowego. Na sąsiednich zalesionych wzgórzach znajdowały się ścieżki rekreacyjno-spacerowe, a kilometr dalej (15 minut spacerem) uruchomiono w 1909 roku tor saneczkowo-bobslejowy o długości 600 metrów. Wąska polana ograniczała możliwości rozwojowe obiektu. Z tego powodu kilkaset metrów dalej, przy St. Michaelisweg (Traugutta), na terenie dawnej strzelnicy wojskowej, zbudowano w 1927 roku nowy stadion piłkarski. Jahnkampfbahn, nazwany tak od imienia niemieckiego popularyzatora gimnastyki i ruchu na świeżym powietrzu, Friedricha Ludwiga Jahna, zmodernizowany został w 1935 roku, w efekcie mógł pomieścić 50 000 widzów, w tym 3 000 na krytej trybunie. Dobudowano też wtedy m.in. halę sportową. Rok wcześniej zmieniono mu patrona. Miejsce zasłużonego działacza sportowego zajął inny działacz, tym razem „brunatny” – Albert Forster, a na dawnym Jahnkampfbahn obok rywalizacji sportowej coraz częściej odbywały się defilady, wiece, zloty i festyny. W 1939 roku na terenie obiektu gościł sam Adolf Hitler²⁴⁸.

Kompleks sportowy przy Feldstrasse i Michaelisweg dopełniał otwarty w 1925 roku, położony 1 km dalej, Schupo-Sportplatz przy Hochstriess (Słowackiego). Był to ogólnodostępny stadion na terenie dawnego placu apelowego, stacjonujących w tym miejscu

²⁴⁷ W. Wika, *Piłka nożna na Wybrzeżu Gdańskim, 50 lat Gdańskiego Okręgowego Związku Piłki Nożnej*, Wydawnictwo Gdańskiego Okręgowego Związku Piłki Nożnej, Gdańsk 1995, s. 19–22.

²⁴⁸ J. Trupinda, *Gedania – klub gdańskich Polaków (1922–1953)*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2015, s. 173.

do lutego 1920 roku²⁴⁹, dwóch pułków „Czarnych Huzarów”. Obiekt administrowany był przez Policyjny Klub Sportowy (Polizei Sportverein e.V.), który już w 1924 roku liczył aż 800 członków²⁵⁰. Obiekt składał się z pełnowymiarowego boiska piłkarskiego o wymiarach 66×106 m, sześciotorowej bieżni lekkoatletycznej, krytej trybuny na 1 100 miejsc. Ostatnie przejawy działalności sportowej na tym terenie miały miejsce pod koniec 1944 roku. Po 1945 roku i powrocie koszar do pierwotnej funkcji boisko zostało zlikwidowane²⁵¹.



Fot. 7. Sporthalle we Wrzeszczu (Gdańsk, 1915–1916 r.);
źródło: <https://fotopolska.eu/275104,foto.html?o=b66397> [dostęp: 08.09.2023].

Zaledwie 500 metrów od Jahnkampfbahn znajdowała się skupiająca większość dużych wydarzeń w zamkniętym pomieszczeniu, tak zwana „Sporthalle” wybudowana z inicjatywy Stowarzyszenia Handlu Końmi Szlachetnej Rasy (Verkaufsvereinigung für edle Reit- und Wagenpferde), na działce przy Gross Alee 15 (al. Zwycięstwa). Obiekt, powstały w latach 1914–1915, pomyślany był pierwotnie jako ujeżdżalnia koni, jednak tuż po jego oddaniu, już w 1915 roku, zmieniono jego przeznaczenie na salę sportowo-widowską Sporthalle, nazywaną także Reitsaal, Reit- und Sportsaal, a nawet Sportpalast. Konstrukcja obiektu przypominała trójnawowe obiekty sakralne. Budynek przykryty był dachem o wymiarach 18×40 m. Wewnątrz wzdłuż trzech ścian stały ławy dla widzów. Przy czwartej ścianie znajdowało się podwyższenie – scena. Sala mogła pomieścić łącznie do 5200 widzów – na miejscach siedzących i stojących. Częścią założenia był budynek z lokalami dla obsługi oraz administracji, z dwiema salami i znajdująca się przed nim kawiarnia. Wygospodarowano

²⁴⁹ W. Gruszczyński, *Leibhusaren – Historia...*, s. 291.

²⁵⁰ J. Daniluk, *Koszary w Strzyży Górnej w latach 1920–1945*, W: K. M. Kowalski (red.), *Od Czarnych Huzarów do Niebieskich Beretów. Dzieje garnizonu w Gdańsku-Wrzeszczu*, Wydawnictwo KFP, Gdańsk 2018, s. 375–378.

²⁵¹ J. Daniluk, *Boisko w koszarach w Strzyży Górnej*, www.jandanieluk.pl [dostęp: 10.06.2020].

także miejsce na stajnie i siodlarnie. Obok Sporthalle, na pozostałym fragmencie dawnego placu ćwiczeń, wybudowano dodatkowo miejskie korty tenisowe²⁵².

We wrześniu 1915 roku w nowym obiekcie zorganizowano wystawę na rzecz opieki nad rannymi i chorymi w czasie wojny (*Ausstellung für Verwundeten-und Krankenfürsorge im Kriege*)²⁵³. Dnia 22 października 1915 roku odbył się tam pierwszy duży koncert symfoniczny, na którym zagrano m.in. utwory Wagnera, Mozarta i Schuberta. Wyświetlano w niej także filmy. Sporthalle była również drugą sceną orkiestry gdańskiego teatru. W dwudziestoleciu międzywojennym gościła tam m.in. Berlińska Orkiestra Symfoniczna, Balet Kozaków Dońskich, Orkiestra SS Leibstadarte Adolf Hitler, Orkiestra Policji Krajowej i orkiestry oddziałów wojskowych – od pułków pruskich do jednostek Wehrmachtu. Odbywały się dancingi, bale sylwestrowe i karnawałowe, zloty wojskowych i weteranów. Od lat trzydziestych XX wieku ważną pozycją w terminarzu Sporthalle były spotkania, wiece i imprezy urządzone przez NSDAP i jej przybudówki, w tym regularne przemówienia Artura Greisera i Alberta Forstera. W hali pojawiał się także Joseph Goebbels i Hermann Göring. Stałą pozycją rocznego programu Sporthalle były „Atrakcje dla kobiet”. Dla przykładu – w styczniu 1931 roku redaktorka Olli Olsensen wygłosiła pogadankę na temat zdrowia kobiet, dotyczącą m.in. walki z rakiem, menopauzy i związanych z nią chorób. Uzupełnieniem rozmowy były pokazy ćwiczeń w wykonaniu szkoły gimnastycznej K. i T. Katterfeld. Dnia 30 grudnia 1936 roku odbył się zaś pokaz mody kobiecej Damenschneider-Innung (cechu krawcowych). Pokaz przygotowała starsza cechu krawcowych (Obermeisterin) Grabowska. Podczas pokazu prezentowano damskie kreacje, galanterię dziecięcą, cały zespół sukien – dziecięcych, jedwabnych, popołudniowych, wieczorowych i ludowych. Pokazano nawet eleganckie fartuchy kuchenne, będące specjalnością ówczesnych Niemek. Regularnie organizowano występy cyrkowe i kabaretowe. Co kilka lat zaś przeprowadzano ciekawe imprezy tematyczne – wieczory japońskie z muzyką wygrywaną przez tamtejszych instrumentalistów, wieczory włoskie czy na przykład w kwietniu 1938 roku wielki „Bal na statku pasażerskim Bremen (IV)” Norddeutscher Lloyd. Imprezę prowadził oficer rozrywkowy na „Bremen” Heinz Wald. Przez okres dwudziestolecia międzywojennego swoje imprezy organizowały tam także gdańskie związki wyznaniowe, w tym gmina żydowska.

²⁵² M. Starega, *Sporthalle*, www.gedanopedia.pl [dostęp: 23.09.2019].

²⁵³ *Ausstellung für Verwundeten- u. Krankenfürsorge im Kriege: Danzig 1915 Sporthalle Danzig Grosse Allee*, J.J. Weber, Berlin – Leipzig 1915, s. 3.

Odbывwały się tam również wystawy zwierząt, np. wielka wystawa drobiu i ptaków ozdobnych²⁵⁴.



Fot. 8. Budynek korporacji studenckiej „Germania” w Gdańsku-Wrzeszczu z 2014 r. (fot. B. Gondek, Gdańsk, 2014 r.); źródło: zbiór prywatny Bartosza Gondka.

Sporthalle służyła jednak przede wszystkim dużym wydarzeniom sportowym, takim jak: okręgowe turnieje siatkówki, pokazy gimnastyczne, turnieje wybranych dyscyplin lekkoatletycznych, studenckie zawody sportowe. Najpopularniejsze były regularne mecze bokserskie, w tym polskiej sekcji KS „Gedania” Gdańsk. Polskie akcenty w Sporthalle to także akademie i uroczystości patriotyczne. To właśnie w Sporthalle 12 maja 1936 roku wspomniano uroczystości Józefa Piłsudskiego w pierwszą rocznicę jego śmierci. Jubileusz 15-lecia obchodziła tam polska Macierz Szkolna. Świętowano również kolejne rocznice uchwalenia Konstytucji 3 maja, organizowane przez Związek Polaków. Ostatnie huczne obchody rocznicy uchwalenia pierwszej polskiej konstytucji zorganizowano tam w 1939 roku. Uroczystą akademię poprzedziło nabożeństwo w kościele św. Stanisława we Wrzeszczu²⁵⁵.

Kameralnym, za to bardzo rozpoznawalnym przed 1945 rokiem, obiektem sportowym Wrzeszcza były oddane do użytku w 1918 roku korty tenisowe w śródmiejskim parku Uphagena, położonym między Hauptstrasse, później Adolf Hitler Strasse (al. Grunwaldzka), a Uphagenweg (Uphagena). W latach dwudziestych XX wieku ten malowniczo położony w barokowym kwartale zieleni obiekt został oddany przez magistrat w użytkowanie

²⁵⁴ *Führer durch die erste Geflügel- und Vogelausstellung des Gauverbandes für Geflügelwirtschaft in Danzig, unter der Schirmherrschaft des Herrn Präsidenten des Senat dr Rauschnig: vom 3.–5. Februar 1934 in der Sporthalle*, Wydawnictwo R. Gorschaky, Danzig 1934.

²⁵⁵ *Pod znakiem wojska święciliśmy 3 Maja*, „Gazeta Gdańska” („GG”), 1939 nr 103, z dn., 04.05., s. 1.

Technische Hochschule Danzig. Z kortami sąsiadował budynek gdańskiej korporacji studenckiej „Germania”²⁵⁶.

Jedną z najważniejszych inwestycji rekreacyjno-sportowych początku XX wieku w Gdańsku była budowa łaźni publicznej, naprzeciw szkoły wzniesionej na Dolnym Mieście w 1901 roku. Wykonany z czerwonej cegły w neoromańskim stylu obiekt oddany został do użytku w 1905 roku. Połączono w nim trzy funkcje. Była to publiczna łaźnia oraz sala gimnastyczna i łaźnia dla szkoły. Pomieszczenia szkolne były całkowicie odseparowane od publicznych i wyposażone w 36 pryszniców oraz 72 przebieralnie. Łaźnia publiczna, podzielona na część męską i damską, oferowała 22 prysznice, 8 wanien dla mężczyzn oraz 6 pryszniców i 8 wanien dla kobiet. Na poddaszu znalazło się miejsce na zbiornik wody o pojemności 5 000 litrów²⁵⁷.

W niedzielę 2 sierpnia 1925 roku, niecały kilometr dalej, podczas odbywającego się od 1 do 8 sierpnia Tygodnia Sportowego (Danziger Turn- und Sportwoche), otwarto miejski stadion Kampfbahn Niederstadt (Stadion Dolnego Miasta). W latach 1925–1930 stadionem kierował znany działacz i dziennikarz Robert Sander. Odbywały się na nim święta sportowe, mecze reprezentacji miasta, zawody lekkoatletyczne²⁵⁸. Obiekt wyposażony był w boisko do piłki nożnej i bieżnię lekkoatletyczną o długości 400 metrów. Na jego terenie znajdowała się także strzelnica sportowa, sala szermiercza i schronisko młodzieżowe dysponujące dwudziestoma łózkami. Obiekt na krytej trybunie mógł pomieścić 1 100 osób zasiadających na drewnianych ławkach. Od wschodu znajdował się pierwszy wybudowany od podstaw ogólnodostępny basen pływacki²⁵⁹ wyposażony w nowoczesne szatnie i węzeł sanitarny oraz kilkustopniową wieżę do skoków. Nie zabezpieczał on jednak wszystkich potrzeb. Wobec braku odpowiedniego obiektu mecze piłki wodnej rozgrywano nawet w centrum miasta na Motławie²⁶⁰.

W tym samym 1925 roku udostępniono do użytku kolejny ważny obiekt związany z wolnogdańskim sportem. Była nim otwarta we wrześniu przy Wallgase (Wałowa) hala „Technika”, będąca sercem ówczesnego gdańskiego centrum targowego. Obiekt miał ponad 2 000 metrów powierzchni wystawienniczej i mieścił kilka tysięcy gości.

²⁵⁶ *Kurzgeschichte der Burschenschaften*, www.burschenschaft.de [dostęp: 23.02.2021].

²⁵⁷ A. Masłowski, *Historia Dolnego...*, s. 45.

²⁵⁸ B. Śliwiński, M. Gliński, *Stadion Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji tzw. stadion GKS Wybrzeże*, www.gedanopedia.pl [dostęp: 22.07.2017].

²⁵⁹ Przedwojenny Gdańsk nie doczekał się, mimo wielu prób i nieustannych nacisków środowisk sportowych, dużego krytego basenu, umożliwiającego treningi i rekreację fanom sportów wodnych także poza sezonem letnim. Zdjęcia drużyn rozgrywających mecze piłki wodnej na Motławie pozyskał w 2020 roku do prywatnego archiwum znany gdański historyk, prof. Błażej Śliwiński; zob. www.facebook.com/Blazej.Sliwinski [dostęp: 22.07.2017].

²⁶⁰ *Kampfbahn Niederstadt*, „Unser Danzig” („UG”), 1981 nr 5, z dn. 5.03., s. 15.

Charakterystycznym elementem nowej budowli w Gdańsku był całkowicie drewniany dach. Do hali przylegała restauracja o dość oczywistej nazwie „Am Halle” („Przy Hali”). Obiekt znajdował się przy ulicy Am de Messe Halle (Przy Hali Targowej)²⁶¹. Oprócz organizacji targów nowy obiekt pełnił także wiele innych funkcji. Odbывwały się tam walki bokserskie i zapasnicze. W latach trzydziestych. XX wieku do wystaw i imprez sportowych dołączyło prawdziwe bogactwo wydarzeń społecznych i politycznych. „Hala Technika” stała się areną wieców NSDAP, a także patriotycznych wystąpień gdańskich Polaków. We wrześniu 1939 roku obiekt zamieniono na prowizoryczną kostnicę, w której składano zwłoki Niemców atakujących Poczta Polska i Westerplatte. Hala dotrwała do marca 1945 roku²⁶².



Fot. 9. Motocykliści „Gedanii” przed Gymnastikhaus (Gdańsk, ok. 1928 r.);
źródło:https://forum.dawnygdansk.pl/files/napis_gymnastik2.jpg [dostęp: 08.09.2023].

W sąsiedztwie hali „Technika”, w dawnym kompleksie koszarowym, rozciągającym się od nieistniejącego już Hansaplatz (plac Hanzy) do Wallgasse (Wałowa) w tym samym roku, w którym zainaugurowano działalność „Techniki”, czyli w 1925, władze WMG pod adresem Hansaplatz 7b otworzyły gdański Dom Gimnastyki (Gymnastikhaus). Obiekt, który rozpoczął działalność w listopadzie w dawnym budynku urzędu mundurowego, pełniącym wcześniej funkcję obozu przejściowego dla cudzoziemskich emigrantów, szybko stał się siedzibą większości podmiotów zajmujących się nauką gimnastyki sportowej i artystycznej oraz tańca²⁶³.

²⁶¹ *Pharus plan Danzig*, skala 1:8000, Danziger Verlags GmbH, Danzig 1941.

²⁶² M. Gotard, *Ergo Arena Wolnego Miasta Gdańska*, www.historia.trojmiasto.pl [dostęp: 05.05.2017].

²⁶³ *Ponad 12*, Wałowa 19 (Gymnastikhaus) – aneks po latach, www.forum.dawnygdansk.pl [dostęp: 10.07.2017].

Ujeżdżalnie wojskowe – rozbudowa i przekształcenia

Po rozebraniu w latach 1885–1887 budynku pierwszej gdańskiej ujeżdżalni, położonej przy ulicy An der Reitbahn, dzielnicą z największą liczbą ujeżdżalni pozostał Wrzeszcz (Langfuhr). Wynikało to z obecności w tym miejscu dużych konnych oddziałów wojskowych. W drugiej połowie XIX wieku liczba stacjonujących w mieście żołnierzy stanowiła około 10% całkowitej populacji miasta, a w 1891 roku zwiększyła się aż do 18%, czyli do prawie 16 000 osób. Koszary na Strzyży przeznaczone dla 1. Pułku Huzarów wzniesiono w latach 1893–1896. Kosztowały ponad 1,6 mln marek. Zamieszkało w nich 700 żołnierzy i 768 koni. W latach 1900–1903 kosztem 2,1 mln marek wzniesiono obiekty dla 2. Pułku Huzarów, gdzie rozlokowano 700 żołnierzy i 770 koni. Na początku XX wieku przy ul. Szymanowskiego powstało jeszcze ok. 10 budynków z przeznaczeniem na mieszkania dla wojskowych. Nie zapomniano przy tym o ceglanej ujeżdżalni, która służyła wojsku do 1945 roku. Obszerny budynek z dużymi bramami wjazdowymi znajdował się w południowo-zachodnim narożniku koszar²⁶⁴.



Fot. 10. Cesarz Wilhelm II podczas przeglądu Regimentu Huzarów (Gdańsk, 1911 r.);
źródło: https://fotopolska.eu/Gdansk/b51274,Lotnisko_Gdansk-Wrzeszcz.html?f=193747-foto
[dostęp: 08.09.2023].

²⁶⁴ Obecnie mieści się tam centrum kultury – „Stary Maneż”, www.starymanez.pl [dostęp: 04.04.2020].

Strzelnice i kompleksy strzeleckie

Tam, gdzie obecnie rozciąga się otoczony murem kompleks gdańskiego aresztu śledczego przy ul. Kurkowej, funkcjonowała przez lata znana miejska strzelnica przy Schiessstange. Poza nią znajdowały się tam letnie rezydencje i gospody. W połowie XIX wieku okolice współczesnych ulic Nowe Ogrody, Strzeleckiej, Kurkowej i 3 Maja zaczęto zabudowywać instytucjami użyteczności publicznej. W 1851 roku w miejscu poprzedniego budynku strzelnicy rozpoczęto budowę reprezentacyjnej siedziby Bractwa Strzeleckiego św. Erazma²⁶⁵.



Fot. 11. Dom Strzelecki (Gdańsk, 1898 r.); źródło: Muzeum Pomorza, sygn. GSP00745.

Dom Strzelecki Fryderyka Wilhelma, zwany potocznie „strzelnicą”, stał przy ulicy Promenade, a potem Nord Promenade 7 (3 Maja). Duży budynek, utrzymany w stylu niemieckiej zabudowy kurortowej z połowy XIX wieku, nosił oryginalnie nazwę Friedrich-Wilhelm-Schützenhaus. Wybudował go mistrz budowlany Pasdach. Wewnątrz mieściło się pięć sal. Największa, mająca 400 m², była salą widowiskową, z pełną infrastrukturą, czyli miejscem dla orkiestry, garderobami, łóżami bocznymi, sceną z kurtyną. W tej sali 22 września 1901 roku obchodzono 550-lecie Bractwa Strzeleckiego w Gdańsku. W budynku znajdowała się też restauracja, kawiarnia i apartamenty. Odbywały się tam „kursy dla młodych dam”, na których uczono przestrzegania form towarzyskich, tańca, sztuki nakrywania stołu. Swoją siedzibę miał tam gdański XV okręg automobilklubu ADAC²⁶⁶.

²⁶⁵ K. Rozmarynowska, *Ogród Strzelecki i Dom Strzelecki im. Fryderyka Wilhelma*, www.gedanopedia.pl [dostęp: 31.05.2017].

²⁶⁶ „Danziger Motorsport” („DM”), 1930 nr 2 z dn. 03.02., s. 1.

Rozbudowa budynku strzelnicy w latach 1910–1912 miała pierwotnie kosztować milion marek. Wkład własny członków towarzystwa strzeleckiego wyniósł 200 000 marek. Konieczność stabilizacji gruntu pod nowymi fundamentami sprawiła, że koszty wzrosły o 100 000 marek. Po modernizacji, nadzorowanej przez nadmistrza budowlanego dr. inż. Friedricha Fischera, cały budynek mógł pomieścić 3 780 osób²⁶⁷.

Od 31 sierpnia do 2 września 1926 roku w Friedrich-Wilhelm-Schützenhaus uroczyście świętowano 575. rocznicę działalności gdańskich bractw strzeleckich. W połowie XIV wieku założono bowiem w Gdańsku Bractwo św. Jerzego (St. Georgsbruderschaft), funkcjonujące w latach 1342–1814, połączone następnie z Bractwem Strzeleckim Fryderyka Wilhelma. Przy tej okazji postanowiono, że kolejne obchody, tym razem okrągłego 600-lecia, które miały się odbyć w 1951 roku, będą wydarzeniem bez precedensu, nie tylko w skali Gdańska, ale całej Europy. Tak się jednak nie stało²⁶⁸.



Fot. 12. Dom Strzelecki (Gdańsk, 1912 r.);

źródło:

https://fotopolska.eu/Gdansk/b4686,Dom_Strzelecki_Fryderyka_Wilhelma.html?f=13392-foto
[dostęp: 08.09.2023].

Krółami strzelców Bractwa Strzeleckiego Fryderyka Wilhelma (Friedrich-Wilhelm Schützenbruderschaft), działającego w Friedrich Wilhelm Schützenhaus w latach 1901–1926 byli:

- 1901 r. – Julius Sauer (rentier),
- 1902 r. – Sigmuntowicz (rzeźnik),
- 1903 r. – Gertzki (krawiec),
- 1904 r. – Ditchlewski (fabrykant mebli),

²⁶⁷ 757 *Jahriges...*, Danzig 1926, b.p.

²⁶⁸ Tamże, b.p.

1905 r. – Zulauf (właściciel mleczarni),
1906 r. – Gendrtutz (sprzedawca),
1907 r. – Selte (stolarz),
1908 r. – Scheffler (nadmistrz),
1909 r. – Maertz (stolarz),
1910 r. – Lutowski (rzeźnik),
1911 r. – Klotz (blacharz),
1912 r. – Groth (piekarz),
1913 r. – Kurz (sprzedawca),
1914–1919 r. – Fiebing (właściciel mleczarni),
1920 r. – Guttzeit (fabrykant),
1921 r. – Schneider (mistrz budowlany),
1922 r. – Gringel (kominiarz),
1923 r. – Thurn (kominiarz),
1924 r. – Suss (kuśnierz),
1925 r. – Steiner (mistrz kąpielowy),
1926 r. – Boehlke (mistrz kąpielowy)²⁶⁹.

Dom Strzelecki pełnił funkcję salonu miasta. To właśnie tam stale odbywały się bale, bankiety, uroczystości, spektakle teatralne, występowały teatry żydowskie, a nawet ukraińskie²⁷⁰. Friedrich-Wilhelm-Schützenhaus był drugim najczęściej wykorzystywanym przez gminę żydowską nieżydowskim budynkiem w Gdańsku. Gdańscy Żydzi organizowali tam koncerty, zjazdy oraz spotkania świąteczne od początku istnienia obiektu do lat trzydziestych XX wieku. W 1924 roku odbył się tam m.in. światowy zjazd syjonistycznych organizacji młodzieżowych skupionych wokół ruchu pionierskiego, na którym pojawił się m.in. Dawid Ben Gurion. W 1930 roku koncert w Friedrich-Wilhelm-Schützenhaus zagrał sam Artur Rubinstein²⁷¹.

Latem popularnością cieszył się frontowy ogród przy restauracji. Znacznie bardziej rozległy, znajdujący się na tyłach obiektu, udostępniany był szerszej publiczności na specjalne okazje lub po uprzednim uzgodnieniu. Na stałe otwarto go dla wszystkich dopiero

²⁶⁹ Tamże, b.p.

²⁷⁰ M. Abramowicz, *Żydzi Gdańscy. Teatr*, katalog wystawy, Muzeum Narodowe w Gdańsku, Gdańsk 2011, b.p.

²⁷¹ H. Domańska, L. Lifsches, *Żydzi znad Gdańskiej Zatoki*, Agencja Wydawnicza Tu, Warszawa 2000, s. 151.

w dwudziestoleciu międzywojennym. Wtedy też pod strzelnicą ustanowiony okresowy przystanek taksówek, uruchamiany na czas odbywających się tam dużych wydarzeń²⁷².

Pod koniec drugiej wojny światowej lokowano tam ludność cywilną, która ratowała się, uchodząc ze wschodnich terenów Rzeszy przed nadejściem armii sowieckiej. Budynek ucierpiał podczas jednego z bombardowań miasta pomiędzy 27 stycznia a 15 marca 1945 roku. Maciej Żakiewicz, na podstawie wspomnień gdańszczyzanina Wolfganga Drosta, podał, że 24 marca na uszkodzony budynek spadły bomby zapalające, które przyczyniły się do wybuchu kolejnego pożaru²⁷³. Pożar pochłonął wiele ofiar. Ruiny strzelnicy płonęły jeszcze po 30 marca 1945 roku, ale wewnątrz przetrwały malowidła. Jedyną pamiątką po dawnym Domu Strzeleckim Fryderyka Wilhelma pozostała wyrzeźbiona w 1778 roku, ufundowana przez starszego, Kaspara Hagemanna, statua św. Erazma, znajdująca się obecnie w Ratuszu Starego Miasta²⁷⁴.

Przez całe dwudziestolecie międzywojenne zespół strzelnic garnizonowych, usytuowanych na części dawnego placu ćwiczeń na Zaspie, był stale używany przez niemieckie i polskie organizacje sportowe w WMG oraz gdańską policję. To właśnie w tym miejscu, przy kulochwycie, 5 października 1939 roku, 80-osobowy pluton egzekucyjny rozstrzelał 38 pocztowców – obrońców Poczty Polskiej w Gdańsku²⁷⁵. Miejszem skupiającym miłośników strzelectwa, rekrutujących się ze środowiska gdańskiej Polonii, była wybudowana w latach dwudziestych XX wieku strzelnica sekcji strzeleckiej KS „Gedania”. Obiekt powstał na terenie polskiego kompleksu sportowego przy Ringstrasse (Kościuszki) we Wrzeszczu. Przy budowie strzelnicy aktywnie pomagała Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Komisariat Rządu i prywatni ofiarodawcy²⁷⁶.

Opisując strzelnice wykorzystywane przez sportowców z WMG, warto także wspomnieć o wojskowej strzelnicy II Morskiego Pułku Strzelców, położonej tuż poza granicą WMG, w Gdyni-Orłowie. Na tej strzelnicy organizowano ostre strzelania dla sekcji strzeleckiej AZS, „Gedanii” i gdańskiego „Sokoła”. Odbywały się tam także ćwiczenia wojskowe dla polskich studentów z terenu WMG²⁷⁷, którzy po przekroczeniu granicy,

²⁷² P. Rothstein, *Illustrierter Führer durch Danzig und Umgegend*, Gebrüder Zeuner Danzig, Danzig 1902, s. 53.

²⁷³ M. Żakiewicz, *Gdańsk 1945 – Kronika Wojennej Burzy*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2008, s. 43.

²⁷⁴ M. Stąporek, *Dom strzelecki Fryderyka Wilhelma*, Muzeum Akademii Rzygaczy, www.rzygacz.webd.pl [dostęp: 13.03.2017].

²⁷⁵ Tenże, *Rocznica niemieckiej zbrodni sądowej na polskich pocztowcach*, www.historia.trojmiasto.pl [dostęp: 20.09.2019].

²⁷⁶ M. Andrzejewski, *Klub Sportowy Gedania*, www.gedanopedia.pl [dostęp: 22.02.2021].

²⁷⁷ J. Gąsowski, R. Stanowski, *40 lat...*, s. 27.

w drodze na strzelnicę, udawali się najpierw do koszar II Morskiego Pułku Strzelców, aby pobrać broń²⁷⁸.

Kluby i infrastruktura żeglarska w Gdańsku

Akademickie kluby żeglarskie (Akademische Segler-Verein, ASV) pojawiły się w Niemczech na przełomie XIX i XX wieku. Pierwszy założony został w 1886 roku w Berlinie, następny był Akademicki Klub Żeglarski w Monachium (1901), później w Gdańsku (1904), Greifswaldzie (1908), Kilonii (1910), a kolejne w Hamburgu i Rostocku (1919). W 1904 roku ASV założyli także studenci Politechniki Gdańskiej. W latach 1904–1914 siedziba klubu znajdowała się przy Blumenstrasse (dzisiaj ulica Puszkina 5) we Wrzeszczu (Langfuhr)²⁷⁹.

Celem klubu było organizowanie szkoleń członków klubu ASV w Gdańsku z zakresu nawigowania i manewrowania niewielkimi jednostkami jachtowymi (zdobywanie uprawnień, patentów). Klub w ramach doskonalenia umiejętności żeglarskich brał udział w regatach i rejsach po Morzu Bałtyckim i na Morze Północne. W 1914 roku Klub ASV w Gdańsku zmienił swą siedzibę. Od tej pory klub zajmował budynek mieszczący się na Hindenburg Allee²⁸⁰. Okazały gmach został zaprojektowany przez Alberta Carlsena (1859–1943) cenionego kierownika Katedry Architektury Technische Hochschule Danzig (THD) w Gdańsku.

Jachty ASV cumowały na opływie Twierdzy Wisłoujście. Od zakończenia drugiej wojny światowej bezpośrednim spadkobiercą tradycji ASV z Danzig był Klub Akademischer Segler-Verein in Kiel. Warto wspomnieć o jeszcze jednym klubie żeglarskim – Żydowskiego Towarzystwa Sportowo-Treningowego „Bar Kochba”, którego jachty i łodzie cumowały w przystani żeglarskiej zlokalizowanej na przy północno-wschodnim cyplu Ołowianki²⁸¹.

²⁷⁸ Strzelnica wojskowa przynależna do koszar II MPS jest jedynym obiektem pokoszarowym II MPS, pełniącym swoją pierwotną funkcję. Działa w niej obecnie Ośrodek Szkoleniowo-Edukacyjny – Strzelnica Playground, w którym odbywają się szkolenia z broni sportowej, a także program ćwiczeń dla wojska i służb specjalnych (przypis autora).

²⁷⁹ Poczłówa pocz. XX wieku, Vereinshaus des Akademischen Segler-Vereins zu Danzig, L. Handorff, Kiel ok. 1910 r.

²⁸⁰ Obecnie w budynku tym, pod adresem al. Zwycięstwa 23, działa konsulát Niemiec (przypis autora).

²⁸¹ *Towarzystwo Sportowo-Treningowe „Bar Kochba” w Gdańsku*, www.sztetl.org.pl [dostęp: 02.05.2020].



Fot. 13. Siedziba Klubu ASV przy Hindenburg Allee (wyd. L. Handorff, Kiel, 1904–1914 r.);
źródło: <https://www.gdanskstrefa.com/o-dawnych-klubach-zezlarskich-gdansk/>
[dostęp: 08.09.2023].

Pierwszą polską organizacją żeglarską na terenie Gdańska był Polski Klub Jachtowy (późniejszy Polski Klub Jachtowy „Morski”) powstały w 1922 roku z inicjatywy redakcji wydawanego w Gdańsku czasopisma „Żeglarz Polski”. Klub skupiał 26 członków i posiadał 2 jachty o nazwach „Witold” i „Hanka”, cumujące na przystani przy Polskim Haku²⁸². Do innych polskich klubów skupiających żeglarzy w Gdańsku przed wybuchem drugiej wojny światowej należy zaliczyć Związek Akademików Gdańskich „Wisła”, Korporację Akademicką „Helania” oraz Akademicki Związek Morski (AZM), późniejszy Akademicki Związek Sportowy (AZS), który miał za zadanie wyszkolić przyszłe kadry morskie dla Drugiej Rzeczypospolitej. W szczytowym momencie swojej działalności gdański AZM skupiał 124 członków, w tym 9 kapitanów, 21 sterników morskich i 39 żeglarzy²⁸³.

W 1928 roku powstał najważniejszy polski klub żeglarski w WMG – pierwotnie o nazwie Klub Morski. Siedzibą klubu był budynek mieszczący się przy dawnej Neugarten 7 (obecnie Nowe Ogrody). Klubowa przystań znajdowała się najpierw przy Polskim Haku, a potem przy Mewim Szańcu, niedaleko Westerplatte. Na przełomie lat 1927 i 1928 zebrała się grupa członków klubu starszego pokolenia pod przewodnictwem Aleksandra Ancyporowicza – byłego żeglarza Petersburskiego Jachtklubu – i powołała do życia Klub Morski. Klub ten otworzył oficjalnie w 1932 roku swoją przystań przy Polskim Haku²⁸⁴. Prawdopodobnie oba kluby, tj. Pierwszy Polski Klub Morski w Gdańsku i Klub

²⁸² Teren i nabrzeże w Gdańsku, przy ujściu Motławy do Martwej Wisły (przypis autora).

²⁸³ J. Szymański, *O dawnych klubach żeglarskich w Gdańsku*, www.gdanskstrefa.com [dostęp: 18.09.2016].

²⁸⁴ Wojskowe Biuro Historyczne – Centralne Archiwum Wojskowe, Zespół Akt Gabinetu Ministra Spraw Wojskowych, sygn. I 300.1.522, Pismo Klubu Morskiego w Gdańsku do Ministra Spraw Wojskowych w Warszawie, w sprawie otwarcia przystani klubu.

Morski, istniały równolegle i ostatecznie doszło do ich połączenia. Wynika to z pisma Prezydenta Policji Gdańskiej datowanego na 5 lipca 1930 roku, adresowanego do Wydziału Spraw Wewnętrznych Senatu WMG, głoszącego, że „Klub powstał z połączenia z Pierwszym Polskim Klubem Yachtowym, który w rejestrze organizacji polskich prowadzonych przez Prezydium Policji zapisany był pod pozycją 31”²⁸⁵. Pierwszym prezesem Klubu Morskiego został kmdr Konstanty Jacynicz, kierownik Wydziału Wojskowego Komisariatu Generalnego RP w Gdańsku. Pierwszym jachtem zakupionym w 1928 roku przez klub był jacht „Olga”, nazwany tak od imienia żony Komisarza Generalnego Henryka Strassburgera, inicjatorki zbiórki pieniężnej na zakup tej jednostki. Był to słup gafłowy o 75 m² powierzchni żagli. W 1934 roku „Olga” została sprzedana do Yacht Klubu „Gryf” Ligi Morskiej i Kolonialnej w Gdyni. Jesienią 1927 roku klub zapoczątkował szkolenie żeglarskie dla młodzieży z Gimnazjum Polskiego. Kierownikiem klubu był kmdr Borys Mohuczy, kierownik Wydziału Wojskowego Komisariatu Generalnego RP, natomiast jednym z wykładowców był szef pilotów Tadeusz Ziółkowski²⁸⁶.

Aktywna działalność klubu rozpoczęła się w 1929 roku, kiedy to jego kierownikiem sportowym został kapitan żeglugi wielkiej Tadeusz Ziółkowski, legendarny komendant żaglowca szkolnego „Lwów”. W 1924 roku władze powierzyły mu stanowisko komandora pilotów i kapitana Portu Gdańsk, mianowany został też członkiem polsko-gdańskiej Rady Portu ze strony polskiej. Tadeusz Ziółkowski od przyjazdu do Gdańska aktywnie włączył się w nurt życia polskiego w Gdańsku. Za jego sprawą powstał polski „Dom Marynarza”. Otoczył on opieką żeglarską młodzież z Politechniki Gdańskiej i zorganizował przy Klubie Morskim morski hufiec młodzieży harcerskiej. Latem 1931 roku klub zorganizował obóz żeglarski na cyplu helskim ze szkoleniem na jachcie „Pirat”. Kurs i obóz zainicjował współpracę między Klubem Morskim a harcerstwem. Od tej pory skauci zdominowali załogi polskich jachtów w Gdańsku. W kwietniu 1932 roku doszło do rejestracji Polskiego Klubu Morskiego (PKM), co wynika z pisma Prezydenta Policji Gdańskiej Helmuta Frobossa do Senatu WMG z 21 czerwca 1932 roku²⁸⁷.

Od 1932 roku siedziba władz PKM mieściła się przy ul. Neugarten 7, a w 1936 roku PKM wydzierżawił od Rady Portu plac na Szańcu Mew o powierzchni 2 525m² wraz z budynkiem, małym domkiem klubowym i niewielką przystanią, w której cumowały jachty. Bosmanem klubowym był, wywodzący się ze szlachty kurlandzkiej, oficer marynarki

²⁸⁵ Składnica Akt Polskiego Klubu Morskiego, B. Santowska, *Kronika Polskiego Klubu Morskiego*, b.p.

²⁸⁶ Tamże, b.p.

²⁸⁷ T. Jankowski, *50 lat PKM-u w Gdańsku*, „Jantarowe Szlaki”, 1972 nr 8–9, s. 37.

carskiej, komandor Knorring. W 1932 roku klub posiadał dwa jachty: wspomniany wcześniej s/y „Olga” i zakupiony w 1930 roku s/y „Pirat” (ex „Reiter”)²⁸⁸.

Komandor Ziółkowski w 1933 roku rozpoczął budowę jachtu „Korsarz”, który projektowany był przy jego udziale z myślą o zabezpieczeniu potrzeb szkolenia morskiego młodzieży. „Korsarz” spłynął z pochylni stoczni jachtowej na Stogach w 1934 roku. W 1935 roku do floty PKM dołączyły jolki olimpijskie: „Ryś” i „Jurek”, a w 1936 roku jacht klasy R-6 „Danuta”. Później, w latach 1938–1939 zakupiono jeszcze dwa jachty o 30 m² powierzchni żagli, „Leona” i „Tadeusza”. Klub posiadał ponadto dwie szalupy. Były to „Zuch” i „Druh”. W 1935 roku zanotowano 135 wyjść w morze, a w 1936 roku ich liczba przekroczyła 200²⁸⁹.



Fot. 14. Mewi Szaniec, przystań Polskiego Klubu Morskiego (fot. B. Gonddek, Gdańsk, 2014 r.);
źródło: zbiory prywatne Bartosza Gondka.

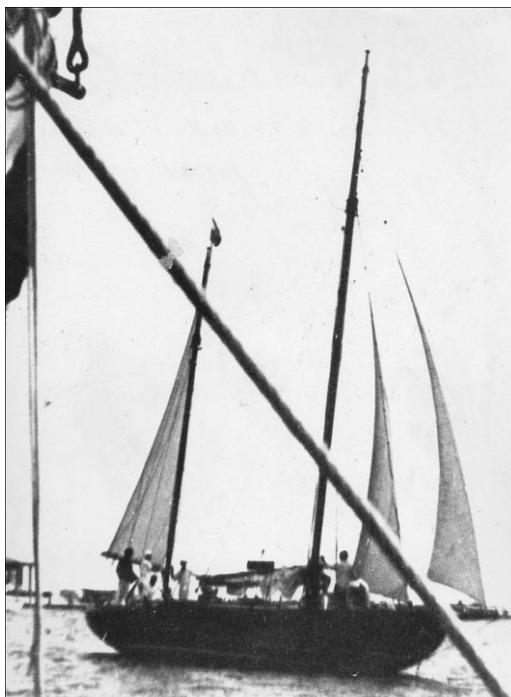
Od 1933 roku działalność PKM koncentrowała się na żeglarstwie turystycznym. W 1933 roku pod dowództwem T. Prechitki „Pirat” pokonał trasę Nexø – Ystad – Trelleborg – Altinge – Gdańsk. W 1934 roku do linii wszedł nowy jacht „Korsarz”²⁹⁰, który w tymże roku zeglował m.in. do Kilonii, gdzie odbywały się regaty Kieler Woche. Na „Piracie” pływano do Libawy i Visby, a na „Korsarzu” – do Neukuksen. W 1935 roku podczas regat Gdynia – Visby „Korsarz” udał się na jachtowy zlot przygotowany przez Yacht Klub Królewski w Szwecji. W sierpniu 1935 roku „Korsarz” odbył rejs na trasie Gdańsk – Gdynia – Tallin – Helsinki – Stockholm – Visby – Gdańsk. Najważniejszym wydarzeniem w 1936 roku był udział „Korsarza” w regatach do Kilonii, podczas których polski jacht, dzięki taktyce kapitana, zajął

²⁸⁸ „Pirat” istnieje do dziś i nadal jest własnością Polskiego Klubu Morskiego. Jednostka czeka na remont w hangarze PKM położonym przy wewnętrznym opływie Twierdzy Wisłoujście. Niestety, mimo licznych apeli i projektów zarządu klubu, dotychczas nie udało się zdobyć funduszy na jego odbudowę (przypis autora).

²⁸⁹ B. Santowska, *Kronika Polskiego...*, b.p.

²⁹⁰ Podobnie jak „Pirat”, także „Korsarz” istnieje do dziś. Jednostka jeszcze w 2015 roku wykonywała krótkie rejsy. Obecnie czeka na remont w hangarze PKM (przypis autora).

pierwsze miejsce mimo dużego ciężaru i wyposażenia konfigurowanego pod rejsy turystyczne. Po starcie niekorzystne wiatry roztrasowały jachty biorące udział w regatach. Kapitan Prechitko postanowił zaryzykować i wybrał samotny kurs z jednym zwrotem w kierunku południowych wybrzeży Szwecji, a następnie w kierunku Kilonii. Ten ryzykowny manewr pozwolił po przeliczeniu zająć pierwszą pozycję w regatach, co wzbudziło wściekłość Niemców²⁹¹.



Fot. 15. Uczniowie Macierzy Szkolnej na „Korsarzu” (1938 r.);
źródło: zbiory Szkół Ekonomiczno-Handlowych w Gdańsku

W Polskim Klubie Morskim kształcono w rzemiośle morskim także harcerki. W 1937 roku dziewczęta na jachcie „Grażyna” wzięły udział w rejsie do Kopenhagi. Ostatnim przedwojennym rejsiem był rejs prowadzony przez A. Olszewskiego, który miał trwać od 1 do 30 sierpnia 1939 roku. Jednak ze względu na sytuację polityczną w Gdańsku, kapitan został wcześniej wezwany przez T. Ziółkowskiego do powrotu z Kopenhagi²⁹².

Polskie żeglarstwo w międzywojennym Gdańsku to także powstała w 1930 roku I Harcerska Drużyna Morska im. króla Zygmunta Augusta w Gdańsku. Narodziny drużyny poprzedziły trwające od 1929 roku żeglarskie kursy teoretyczne oraz praktyki morskie na jachtach „Olga”, „Pirat” i „Stapes”. Do 1939 roku drużynie udało się zorganizować kilka wypraw do zagranicznych portów Morza Bałtyckiego²⁹³.

²⁹¹ M. Gotard, *Jacht, Kompas i sławne regaty*, www.historia.trojmiasto.pl [dostęp: 23.08.2018].

²⁹² B. Santowska, *Kronika Polskiego...*, b.p.

²⁹³ *Z Klubu Wioślarskiego w Gdańsku*, „Sport – Organ KS „Gedanja” („SOKSG”), 1930 nr 3 (listopad), s. 9.

Kolejną instytucją, która kształciła w rzemiośle morskim gdańskich Polaków, był AZM w Gdańsku, założony oficjalnie w grudniu 1932 roku. AZM skupiał się na prowadzeniu działalności morskiej wśród polskich studentów z terenu WMG. Szkolenie morskie odbywało się na wodach Zatoki Gdańskiej. Doświadczeni żeglarze mieli jednak okazję wziąć udział w rejsach do Rygi, Helsinek, Sztokholmu, Kopenhagi, czy Ystad. Pierwszym jachtem AZM był pełnomorski „Wojewoda Pomorski”. Kolejna jednostka, niewielka żaglówka „Janek” została wpisana na stan AZM w 1935 roku. Dwa lata później dołączyła do nich „Panna Wodna”²⁹⁴. Jachty AZM dzieliły przystań i budynki socjalne z Polskim Klubem Wioślarskim, działającym w latach 1923–1939 przy Polskim Haku, znajdującym się przy ujściu Motławy do Martwej Wisły²⁹⁵.

Kluby i infrastruktura wioślarska w kontekście sportowym i etnicznym

Jednym z najpopularniejszych sportów w Gdańsku od końca XIX wieku do 1945 roku, było bez wątpienia wioślarstwo. Najstarszym klubem wioślarskim w mieście nad Motławą, był założony w 1880 roku, klub „Victoria”²⁹⁶. Pierwsza siedziba klubu – dwupiętrowy drewniany budynek na palach – posadowiono od strony Głównego Miasta, w nurcie rzeki Motławy, niedaleko Targu Maślanego. Miał on eklektyczną formę zwieńczoną solidną wieżą. Druga siedziba klubu, w reprezentacyjnym miejscu w północno-zachodniej części wyspy Ołowianka, otwarta została w 1925 roku. Według dokumentacji sporządzonej przez Pracownię Konserwacji Zabytków obiekt częściowo powstał na fundamentach dawnego domu miłośników wioślarstwa, a nowy inwestor był zobowiązany do stworzenia budowli nawiązującej do historycznej architektury Gdańska. Stąd zastosowanie m.in. potrójnych szczytów. W przyziemiu znalazło się miejsce na kryty basen wioślarski, szatnie i prysznice. Na piętrze urządzono reprezentacyjną salę klubową i pokój zarządu. Był tam także pokój do gry w karty i bilard oraz pokój dla pań, z bezpośrednim wyjściem do ogrodu nad Motławą. Na drugim piętrze mieściła się przebieralnia dla siedemdziesięciu dwóch osób, łazienka i pokoje mieszkalne dla zawodników. Do dziś na niemieckich forach internetowych miłośnicy wioślarstwa wspominają robiące wrażenie wyposażenie pomieszczeń i bogactwo klubowych nagród. Obiekt szczęśliwie ocalał z zawieruchy drugiej wojny światowej²⁹⁷. Innymi klubami wioślarskimi były Akademischer Ruder-Verein Danzig oraz Danziger Ruder-Verein.

²⁹⁴ *Akademicki Związek Morski w Gdańsku*, „GG”, 1937 nr 51 z dn. 03.03., s. 8.

²⁹⁵ J. Gaj, *Zarys historii polskiej kultury fizycznej w Wolnym Mieście Gdańsku*, Wydawnictwo PWN, Warszawa – Poznań 1976, s. 97.

²⁹⁶ *25-jährigen Bestehen des Ruder-Club Victoria Danzig*, Danzig 1905, s. 4.

²⁹⁷ E. Kowalska, *Stanica MRKS na Ołowiance wypięknije*, www.ibedeker.pl [dostęp: 15.04.2017].

Po 1920 roku także polska społeczność w ówczesnym WMG zaczęła organizować kluby wioślarskie. W maju 1922 roku założono, początkowo 31-osobowy, Polski Klub Wioślarski („Polnischer Ruder-Verein e.V.”, PKW), który miał przystań tam, gdzie żeglarze z PKM – na Polskim Haku. PKW z czasem zrzeszał również polskich studentów z Politechniki Gdańskiej. Akademicy z Danziger Technische Hochschule w lokalnych zawodach występowali w barwach PKW. Poza granicami Wolnego Miasta reprezentowali AZS. W 1930 roku do klubu przyjęto młodzież z Polskiej Szkoły Handlowej. Dwa lata później klub został zmuszony do opuszczenia przystani na Polskim Haku. Po wielu perturbacjach zakupiono działkę przy Grobli Kamiennej 24, gdzie w 1934 roku uruchomiono kolejną przystań²⁹⁸.

Opis pierwszej przystani PKW na Polskim Haku podaje Jerzy Gebert „(...) Wyznaczała tam sobie *rendez-vous* niemal cała Polonia gdańska, szukająca odprężenia po pracy w sympatycznej i pełnej serdeczności atmosferze. (...) Przystań była gościnnym i przytulnym schroniskiem dla wszystkich przybywających z Polski łodzi, kajaków, żaglówek, motorówek i w ogóle wszystkiego, co potrafi unosić się na wodzie”²⁹⁹. „Po dość żywym sezonie opustoszała obecnie przystań na Haku Polskim. Zaznaczyć jednak należy, że istotnie od lat nie widziano tyle młodzieży polskiej garnącej się do wioślarstwa. Dowodem, iż wioślarstwo zyskuje coraz więcej zwolenników, jest fakt przyjęcia około 50 nowych członków w szeregi klubu. W 1928 roku zanotowanych wyjazdów na łodziach wioślarskich było 162, w roku 1929 – 224, a w roku bieżącym – 510, zatem ilość wyjazdów w roku bieżącym w porównaniu do roku 1928 wzrosła o przeszło 200%, a z rokiem 1929 o 150%”³⁰⁰ – pisał w listopadzie 1930 roku redaktor „Sportu” – biuletynu polskiego klubu „Gedania”.

Mało znanym faktem była działalność w Gdańsku także sekcji wioślarskiej znanego żydowskiego klubu „Bar Kochba”, który w latach trzydziestych XX wieku zrzeszał blisko pół tysiąca sportowców. Poza treningami kładziono również nacisk na zachowanie kultury żydowskiej. W 1933 roku, zaraz po elekcji, posłowie Volkstagu pozbawili klub możliwości korzystania z zajmowanych obiektów, w tym przystani wioślarskich. Z czasem żydowskich wioślarzy wyrzucono także ze struktur KS „Victoria”. Podczas walk o miasto w 1945 roku zniszczone zostały stacje Danziger Rowing Club, Canoe Club i pierwsza siedziba „Victorii” na Motławie³⁰¹.

²⁹⁸ J. Litwin, *Kluby wioślarskie do 1939 roku*, www.gedanopedia.pl [dostęp: 01.06. 2017].

²⁹⁹ J. Gebert, *Z gdańskich...*, s. 48.

³⁰⁰ *Z Klubu Wioślarskiego...*, s. 10.

³⁰¹ R. Sander, *Danziger Ruderei*, „UG”, 1962 nr 18 z dn. 20.09., s. 9.



Fot. 16. Klub Wioślarski Victoria (wyd. Kurier Codzienny, Kraków, 1926 r.);
źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn.1-E-6153-2.

Warunki naturalne Gdańska a infrastruktura dla sportów zimowych

Położenie miasta – między brzegiem morza a stromymi, wznoszącymi się na ponad 100 m n.p.m. pagórkami – niejako naturalnie ułatwiło rozwój narciarstwa. W 1904 roku w hotelu Danziger Hof został założony – przez gdańskich narciarzy – lokalny oddział Niemieckiego i Austriackiego Związku Wysokogórskiego, zwanego Alpejskim (Deutscher und Österreichischer Alpenverein). W Gdańsku na nartach jeździło się wówczas najczęściej na wzgórzach dzielnicy Piecki-Migowo. W latach 1939–1945, ćwiczyli tam również żołnierze Wehrmachtu³⁰².

W okresie WMG okoliczne pagórki wykorzystywała intensywnie sekcja narciarska KS „Gedania”, działająca jako przybudówka sekcji hokejowej polskiego klubu. Jej aktywność miała charakter typowo turystyczno-krajoznawczy, przyczyniając się zarazem do rozwoju sprawności ruchowej polskich mieszkańców WMG. Obok Gedanii aktywnych narciarzy skupiała także sekcja narciarska AZS. Wśród polskich studentów w Gdańsku nie brakło nawet zawodników z Zakopanego. To sprawiało, że sportowcy gdańskiego AZS wiodli prym wśród klubów polskich w Gdańsku w sportach zimowych i mieli spore szanse na wysokie lokaty w zimowych Akademickich Mistrzostwach Polski³⁰³.

Jeszcze więcej informacji o narciarskim potencjale wolnogdańskich Polaków – narciarzy zamieściła „Gazeta Gdańska” z 28 stycznia 1935 roku: „Znając warunki narciarskie

³⁰² J. Daniluk, *Skocznia, tory saneczkowe, schronisko dla narciarzy. Sporty zimowe w dawnym Gdańsku*, www.historia.trojmiasto.pl [dostęp: 22.03.2017].

³⁰³ „GG”, 1935 nr 20 z dn. 23.01., s. 9.

wybrzeża polskiego, gdzie ostra zima i pokrywa śnieżna nigdy długo się nie utrzymują, dziwić by się należało, jakim sposobem AZS Gdańsk tak wybitne sukcesy narciarskie ma zapisane na swoim koncie. Ależ przyjrzawszy się z bliska, widzimy, że możliwości treningowe w Gdańsku nie mają z tem nic wspólnego, bowiem czołowymi zawodnikami są »zakopiańczycy«, którzy ściągnęli tu na studia. Tegoż roku znowu Politechnika ściągnęła jednego »potentata narciarskiego«, Józefa Bachledę i znowu nasze akcje na mistrzostwach akademickich podskoczyły w górę. Bachleda cały ostatni czas spędził w górach, biorąc udział w licznych zawodach i odnosząc szereg sukcesów (...) Drugim filarem AZS jest Woyna (...). Miarą jego obecnej formy jest to, że został wybrany do drużyny polskiej na Mistrzostwa Akademickie Świata do St. Mortiz»³⁰⁴.

Jednak nie narty, lecz łyżwy były w tym czasie podstawowym sportem zimowym, uprawianym powszechnie w śródmieściu dawnego Gdańska. FC Danzig – pierwszy gdański klub piłkarski, założony w 1903 roku, przemianowany został wkrótce na Ball- und Eislauf-Verein (BuEV), czyli towarzystwo piłkarsko-łyżwiarskie. Tak samo stało się z utworzonym w 1908 roku związkiem sportów na trawie. Swoją sekcję hokejową miał także założony w 1922 roku KS „Gedania”. Powodem tak dużego zainteresowania łyżwiarstwem w Gdańsku była bardzo rozległa infrastruktura. Ślizgano się w miejskich fosach, na Motławie, a nawet Wiśle. We Wrzeszczu łyżwiarstwo uprawiano pierwotnie na stawie browarnym, a potem na sztucznym lodowisku na Aniołkach i na Małym Placu Ćwiczeń, w okolicach dzisiejszego Multikina. Sztuczne lodowisko działało także w Jaśkowej Dolinie. W okresie międzywojennym, ślizgano się na zbiorniku na tyłach koszar Czarnych Huzarów, sztuczne tafle wylewano również na Heinrich-Ehlers-Platz przy obecnej ulicy Smoluchowskiego oraz na Jahnkampfbahn/Albert-Forster-Stadion przy obecnej ulicy Traugutta³⁰⁵.

Na przełomie lat 1911/1912 przy Jäschkenktaler Weg (Jaśkowa Dolina) działacze założonego w 1909 roku Wrzeszczańskiego Związku Zimowego otworzyli na wypiętrzającym się na 98 m n.p.m. morza Königshöhe (Królewskim Wzgórzu) tor saneczkowy liczący ponad 600 metrów długości. Tor służył nie tylko saneczkarzom, ale także bobsleistom. Ci ostatni bardzo ryzykowali, ponieważ ostre wyprofilowanie zakrętów sprawiało, że często dochodziło do wypadków. W 1922 roku na skutek jednego z takich zdarzeń cały obiekt na jakiś czas zamknięto. Tor w Jaśkowej Dolinie wyposażony był w poczekalnię i kończył się na szerokiej łące, na której urządzano festyny. W Gdańsku działał jeszcze zaimprovizowany, tymczasowy tor na Biskupiej Górze³⁰⁶.

³⁰⁴ „GG”, 1935 nr 24 z dn. 28.01., s. 5.

³⁰⁵ *Na łyżwy w Trójmieście dawniej i dziś*, www.strefahistorii.pl [dostęp: 10.06.2020].

³⁰⁶ J. Daniluk, *Skocznia, tory...*, b.p.

Sport i turystyka motorowa

Pierwszy gdański powóz bezkonny znany był z ferrotypowej fotografii wykonanej przez atelier fotograficzne Danzig Georg Fast, mieszczące się przy Vorstädtischer Graben 58 (Podwale Przedmiejskie). Był nim Benz Velo, skonstruowany w latach 1893–1894 przez Carla Benza. Napędzany niewielkim silnikiem o mocy od 1,5 do 3 KM, mógł zabrać do trzech osób³⁰⁷. W późniejszych latach samochody stały się coraz częstszym widokiem na gdańskich ulicach. Zaczęły też systematycznie docierać do stacjonujących w mieście oddziałów wojskowych. Samorząd motoryzował straż pożarną i pogotowie ratunkowe. Jednak o masowej indywidualnej motoryzacji trudno było jeszcze mówić. Na rozwój motoryzacji w Gdańsku istotnie wpłynęło podpisanie 9 listopada 1920 roku konwencji polsko-gdańskiej, której elementem było włączenie WMG do polskiego obszaru celnego. Był to jeden z powodów prawdziwego boomu motoryzacyjnego w Wolnym Mieście dwudziestolecia międzywojennego. Specyficzna sytuacja gospodarcza, która pozwalała przedsiębiorcom działającym w Gdańsku na skuteczne omijanie polskich cel, sprawiła, że ulokowało się tam wiele przedstawicielstw motoryzacyjnych i kilka dużych montowni, dostarczających pojazdy nie tylko na teren WMG, ale także całego Pomorza, a nawet Polski³⁰⁸.

W 1928 roku, osiem lat po podpisaniu konwencji, jeden samochód przypadał na 171 mieszkańców WMG. Dróg bitych było zaś 817 km. W tym czasie w Wolnym Mieście zarejestrowanych było 1 620 samochodów osobowych, 765 ciężarowych oraz 1 436 motocykli. Była to liczba odpowiadająca podobnym statystykom w Niemczech. W Polsce w tym samym czasie jeden samochód przypadał na 1 020 osób³⁰⁹.

³⁰⁷ G. Antoniewicz, *Pierwsze auto w Gdańsku? Unikatowe zdjęcie!*, www.gdansk.naszemiasto.pl [dostęp: 16.03.2019].

³⁰⁸ B. Gondek, *Okruchy gdańskiej motoryzacji*, „Kalendarz Gdański”, 2007, s. 10.

³⁰⁹ M. Ponikowski, *Motoryzacyjna pocztówka z Freie Stadt Danzig*, www.naszahistoria.pl [dostęp: 18.03.2019].



Fot. 17. Benz Velo najprawdopodobniej pierwszy samochód seryjny jeżdżący po Gdańsku (fot. G. Fast, Gdańsk, ok. 1900 r.);
źródło: <https://gdansk.naszemiasto.pl/pierwsze-auto-w-gdansk-uunikatowe-zdjecie/ar/c4-1272095>
[dostęp: 08.09.2023].

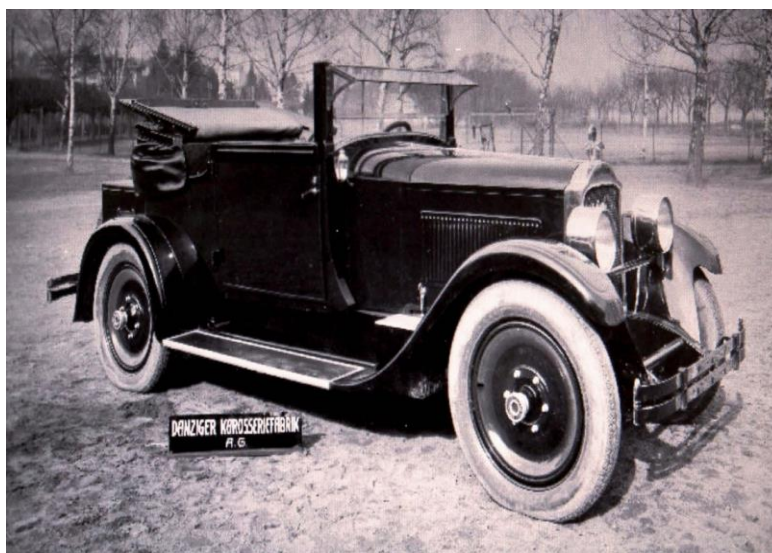
Na fotografiach z tego okresu najczęściej widywanymi pojazdami osobowymi były ople, hansy lloyd, wanderery, DKW, adlery, citroeny, fordys, chevrolety. Dużo było samochodów z USA, jeżdżących jako taksówki. Klasę wyższą reprezentowały mercedesy i packardy. Wśród ciężarówek popularnością cieszyły się samochody marki Klockner Deutz, Vomag, Henschel, Krupp, Mercedes czy trzykołowe Tempo. Jako wolnogdańskie autobusy jeździły zaś auta firmy Kassboehrer, elbląskie komnicki i mercedesy.

Przedstawicielstwo samochodów marki Adler i Dodge znajdowało się przy Stadtgraben 6 (Podwale Grodzkie). Skodę sprzedawano i serwisowano na Damm 1 (Grobla IV). Salon Citroena mieścił się przy Elisabethwall 9 (Wały Jagiellońskie), Fiata przy Stadtgraben 5 (Podwale Grodzkie), Mercedesa zaś przy Hopfengasse 74 (Chmielna). Ople sprzedawano przy Holzmarkt (Targ Drzewny), a fordys (firma St. Marlewski) przy Dominikswall 10 (Wały Jagiellońskie). Stacja naprawcza autobusów i ciężarówek Krupp działała przy Reitergasse 12–15 (Ułańska). Przy Steindamm 28–30 (Kamienna Grobla) działał duży warsztat mechaniczny i blacharsko-lakierniczy „Automobil Industrie, prowadzony przez

spółkę partnerów K. Kowalski, E. Kowalski, Czerwiński, Donath, Cyrankowski, Weissgerber i Mazahn”³¹⁰.

Na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX wieku na terenach stoczniowych działała montownia samochodów marki Chevrolet, a przy Reitergasse (Ułańskiej), od końca 1928 do 1933 roku, montownia samochodów marki Hudsexway, reprezentująca w Wolnym Mieście, jak i w całej Polsce amerykańską firmę Hudson. Solidne i nowoczesne samochody z montowni Hudsexwaya brały udział w wielu imprezach sportowych, a w 1930 roku zajęły zespołowo pierwsze miejsce w IX Międzynarodowym Rajdzie Automobilklubu Polski, odbywającym się w dniach 22–29 czerwca. Była to jedna z najtrudniejszych motoryzacyjnych imprez tamtych lat; jej trasa przebiegała wzdłuż granic Drugiej Rzeczypospolitej³¹¹.

Na tablicach przynależności państwowej samochody z WMG nosiły oznaczenie DA. Numery rejestracyjne zaczynały się zaś od DZ. W 1934 roku na terenie WMG zarejestrowane były 2 773 auta: 1 893 samochody osobowe i 842 ciężarowe. W pierwszej trójce najpopularniejszych marek znalazły się zaś: Chevrolet – 289, Ford – 288 i Hudson-Essex³¹². Dwie czołowe marki rankingu składały samochody w montowniach w Gdańsku, gdyż w związku z przedwojennymi polskimi przepisami celnymi były one tam tańsze od porównywalnych produktów konkurencyjnych marek.



Fot. 18. Auto z Danziger Karosseriefabrik w Sopocie (Sopot, ok. 1930 r.);
źródło: www.forum.dawnygdansk.pl/viewtopic.php?t=4130&postdays=0&postorder=asc&highlight=samochody&start=0 [dostęp: 08.09.2023].

³¹⁰ *Danziger Einwohnerbuch: mit allen eingemeindeten Vororten und Zoppot 1931*, cz. 4, Wydawnictwo A. W. Kafemann, Danzig 1931, s. 5

³¹¹ S. Strumph-Wojtkiewicz, *IX Międzynarodowy Rajd Automobilklubu Polskiego*, „Auto”, 1930, t. IX, nr 7 (lipiec), s. 13.

³¹² J. Daniluk, *Obraz motoryzacyjny Wolnego Miasta w 1934 roku*, www.jandaniluk.pl [dostęp: 12.04.2019].

Mało znanym faktem, świadczącym o sile kapitału zaangażowanego w gdański przemysł motoryzacyjny, były obawy, jakie w 1937 roku miał rząd polski, rozpatrując podanie o udzielenie koncesji na montaż samochodów, złożone przez Danziger Waggon Fabrik, mieszczącej się przy Broschkischerweg 1–2 (Wiślina). Udzielenie koncesji gdańskiej firmie niepokoiło polską komisję międzyministerialną z powodu możliwości drenażu rynku samochodowego przez niemieckich producentów i tym samym wsparcia dla tych interesariuszy w postaci ulg podatkowych i celnych. Mogło to doprowadzić do zniszczenia polskiej konkurencji, czyli marek Państwowe Zakłady Inżynierii-Polski Fiat i Chevrolet-Lilpop³¹³.

Obok montowni na terenie WMG dobrze prosperowały także firmy karosujące podwozia. Oprócz pewnej mody i uwarunkowań technicznych – fabryki przewidywały opcję dostarczenia tylko podwozia z silnikiem, chłodnicą, maską i przednią grodzią z zegarami. Istotne były także polskie przepisy celne, premiujące sprowadzanie samych nadwozi, które następnie od razu karosowano w WMG. Firmą nastawioną na taką właśnie działalność była Danziger Karosseriefabrik, którą w 1923 roku założył w Sopocie Hugo Bender. Wśród najbardziej znanych montowni należy wymienić Danziger Automobilwerke c/a J Semmerling, Danziger Automobilwerke Stielow & Forster GmbH czy montownię Juliusa Tybbenetha, założoną w 1820 roku jako firma produkująca powozy. Reklamowała się ona jako najstarsza w swojej branży nie tylko w Gdańsku, ale także w Polsce³¹⁴.

Jednak na terenie Wolnego Miasta znacznie popularniejsze niż samochody były motocykle i rowery. Te ostatnie były bardzo często wyposażane w doczepne silniczki spalinowe. Mieszczący się na Bottchergasse (Bednarska) specjalistyczny salon i warsztat motocyklowy Maxa Bottchera zachwalał sportowe sukcesy reprezentowanej przez siebie marki Zundapp³¹⁵. Max Bottcher był również przedstawicielem belgijskiej Sarolei, Indiana i Motosacoche. W dwudziestoleciu międzywojennym Walter Friedt prowadził, pod kilkoma adresami, salon motocyklowy NSU, Wanderera, a także salony uznanych brytyjskich marek Excelsior, Henderson, James i Royal-Enfield. Inżynier Gabriel Franzkowski prowadził z kolei w Langfuhr (we Wrzeszczu) firmę „Motor Sport”, będącą przedstawicielstwem amerykańskiej firmy Harley Davidson, zaś Hans Scharnbach przy śródmiejskiej Wallgasse 9 (Wałowa) sprzedawał egzotyczne angielskie motocykle Dunelt. Z kolei Paul Skierka oferował na Kasernengasse (Koszarowa) jednoślady brytyjskiej marki Triumph. W latach trzydziestych XX wieku Skierka przeniósł się na Wallgasse 15a, aby w 1942 roku znaleźć się na

³¹³ M. W. Majewski, *Rozwój motoryzacji w II Rzeczypospolitej*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego, Kraków 2016, s. 224.

³¹⁴ „DM”, 1930 nr 2 z dn. 03.02., s. 4.

³¹⁵ „DM”, 1930 nr 4 z dn. 25.04., s. 34.

Wallgasse 6. Kolejną znaną markę brytyjskich motocykli – Matchless – oferowała firma Steck&Drews, jedyny przedstawiciel firmy na WMG, położona na ulicy Englischer Damm (Angielska Grobla). Co ciekawe, Paweł Skierka, Herbert Drews i Gerhard Steck łączyli sprzedaż jednoślądów z wyścigami, w których brali czynny udział jako zawodnicy, osiągając w tym sporcie bardzo dobre wyniki, o czym świadczyła m.in. zachowana lista zwycięzców w wyścigach motocyklowych zorganizowanych 30 czerwca 1926 roku przez Gdański Klub Motocyklowy. Herbert Drews w 1938 roku brał udział w Motocyklowych Mistrzostwach Europy, w których w swojej kategorii zajął wysokie, szóste miejsce³¹⁶. Niewielkie motorowery oraz rowery były dostępne w większych magazynach. Sprzedawali je także w swoich sklepach: Waliński, Eichmann, Bock, Hanemann, Weichel³¹⁷.

Podczas egzaminu na amatorskie prawo jazdy, które wystarczyło do rekreacyjnego uczestnictwa w imprezach turystycznych i sportowych, egzaminator przepytывał kursanta ze znajomości budowy pojazdu oraz przepisów ruchu drogowego. Po uzyskaniu poprawnych odpowiedzi, jak również odbyciu jazdy samochodem w normalnym ruchu, egzamin był zaliczony. Zarówno w WMG, jak i w Polsce, obowiązywały dwa rodzaje prawa jazdy: zielone – amatorskie i czerwone – zawodowe. Egzamin odbywał się u tak zwanych „radców”. Egzaminy przeprowadzane były z dużą dowolnością, o czym najlepiej świadczył opis takiej kwalifikacji, sporządzony przez polskiego nauczyciela z Trąbek Wielkich, Zygmunta Kurka: „Do egzaminu (który odbywał się w Gdańsku) przystąpiło 16 osób, w tym tylko ja byłem Polakiem, o czym nikt nie wiedział. Ku mojemu zdziwieniu pierwsze pytanie skierowane do osób siedzących w pierwszym rzędzie dotyczyło przepisów obowiązujących w Trzeciej Rzeszy. (...) Pod koniec egzaminujący oświadczył, że nikt egzaminu nie zdał. Ponowny egzamin wyznaczony został za tydzień”³¹⁸.

Znaki drogowe nie odbiegały znacząco od tych, które można było spotkać poza granicami WMG; zostały one dostosowane jednak do specyfiki nadmorskiego regionu, w tym celu wprowadzono więc dodatkowe oznaczenia informujące o mostach oraz niebezpiecznym nabrzeżu. Były też specjalne znaki dla motocykli. Głównymi dostawcami paliwa dla pojazdów poruszających się po drogach WMG były rodzime spółki: funkcjonujący już od 1920 roku Bapolin, potem używający nazw Dapolin i Standard oraz Baltoil. Konkurował z nimi także polski Galkar³¹⁹.

³¹⁶ J. Górski, *Kupić motocykl na Dolnym Mieście*, cz. 2, www.opowiadaczehistorii.pl [dostęp: 18.03.2019].

³¹⁷ *Księga adresowa Polski (wraz z w. m. Gdańskiem dla Handlu, Przemysłu Rzemiosł i Rolnictwa) z 1929 roku*, Towarzystwo Reklamy Międzynarodowej, Warszawa 1928; *Deutsches Reichs-Adressbuch*, Buch- und Tiefdruck Gesellschaft, Berlin 1941; *Danizg Telefonbuch*, 1942.

³¹⁸ Z. Kurek, *Trzy lata w Wolnym Mieście Gdańsku 1936–1939*, Wydawnictwo Pomorze, Bydgoszcz 1987, s. 66.

³¹⁹ „DM”, 1930 nr 9 z dn. 29.09., s. 4.

W połowie 1933 roku na terenie całego Wolnego Miasta działały 192 stacje benzynowe. W Gdańsku znajdowało się wówczas równo 100 stacji, z czego aż 21 we Wrzeszczu i od 11 do 16 na Głównym, Starym i Dolnym Mieście oraz w Oliwie. Relatywnie dużo było stacji także w niewielkim, ale cieszącym się rosnącą popularnością Sopocie (21). Poza Gdańskiem 16 stacji benzynowych znajdowało się w całym powiecie Gdańskie Wyżyny i 17 w powiecie Wielkie Żuławy, a w powiecie Gdańskie Niziny – 22³²⁰.

Najbardziej znane znajdowały się przy rynku we Wrzeszczu, na Targu Węglowym, w Sopocie przy Domu Kuracyjnym oraz w Pruszczu Gdańskim. Pruszczańską stację wybudowano kilka lat przed wojną, o czym informowała „Gazeta Gdańska” w 1937 roku³²¹. Nietypowym zjawiskiem były w Wolnym Mieście hotele i zajazdy reklamujące się jako „przyjazne” automobilistom: Gasthaus Trutenau (Trutnowy) sprzedający także paliwo firmy Baltoil, Stutthof Garten Restaurant Deusches Haus (Sztutowo), Hotel Gustaw Dau z garażami i pokojami dla szoferów w Schiewenhorst (Świbno), położony dogodnie przy drodze Kurhaus Steegen (Stegna), Hotel Lindenhof i Konditorei und Cafe Becker o ustalonej renomie w Bohnsack (Sobieszewo) czy hotel Deutsches Haus z własną stacją benzynową w Neuteich (Nowym Stawie). Własną stację paliw posiadał także hotel Sagert w Tiegenhof (Nowy Dwór Gdański). We wsi Platenhof (Cyganek) zmotoryzowani mogli odwiedzać lokalny, ale popularny Schützenhaus, czyli strzelnicę³²².

Dobrze utrzymana sieć dróg, stacje benzynowe i infrastruktura towarzysząca sprzyjała animacji sportu i turystyki motorowej. Największym klubem motorowym działającym w mieście Gdańsku, obejmującym swoim obszarem całe WMG, był lokalny oddział ogólnoniemieckiej federacji automobilklubów – ADAC Gau XV Danzig. Miał on swój lokal klubowy, a podczas spotkań i walnych zgromadzeń korzystał z reprezentacyjnych pomieszczeń wybudowanego w 1912 roku nowoczesnego domu strzeleckiego Kaiser Wilhelm Schützenhaus. Kolejne kluby zrzeszające automobilistów i motocyklistów to Harley Club Danzig z Langfuhr (Wrzeszcz) i Danzig Motorrad Club EV z Tiegenhof (Nowy Dwór Gdański). Bardzo prężnie działała też sekcja automobilowa policji gdańskiej – Motorsportabteilung Sporverein Schutzpolizei Danizg. Polska sekcja motocyklowa istniała także przy KS „Gedania”. Zrzeszała zamożniejszych członków polskiego klubu. Sekcja motocyklowa KS „Gedania” rozwiązana została 2 marca 1928 roku na zebraniu w Hotelu Continental przez 10 Polaków, entuzjastów tej dziedziny sportu. Przewodniczącym sekcji został Stanisław Marlewski. Park maszyn, wynoszący początkowo 6 motocykli, w 1929 roku

³²⁰ J. Daniluk, *Stacje benzynowe w dawnym Gdańsku*, www.historia.trojmiasto.pl [dostęp: 16.03.2019].

³²¹ B. Gondek, *Pruszczańska stacja symbol popada w ruinę*, www.trojmiasto.wyborcza.pl [dostęp: 21.03.2019].

³²² „DM”, 1932 nr 3 z dn. 28.03., s. 3.

rozwiał się do 23 pojazdów, w tym samochodów marek Hanomag, Ford, Nedcar, oraz motocykli uznanych marek: AJS, Ariel, BSA, DKW, Harley Davidson, Indian, Matchless, Rudge, Triumph³²³. Wszystkie wymienione marki miały swoje przedstawicielstwa w WMG. Remontów i konserwacji dokonywano we własnym zakresie. Motocykliści KS „Gedania” brali udział w wyścigach ulicznych, imprezach o charakterze turystycznym promujących polskie Pomorze, czy w przeniesionej z tradycji łowieckiej, „Pogoni za lisem”. Gedaniści kilkakrotnie zwyciężyli także w rajdzie Gdańsk – Warszawa, brali udział w wyścigach ulicznych w Poznaniu, Grudziądzu, Gdyni, a nawet sławnej sześciodniówce dookoła Polski³²⁴.

Przez całe dwudziestolecie międzywojenne gedaniści, uczestniczyli w dużych imprezach motocyklowych, organizowanych na terenie Polski. Ważnym wydarzeniem w życiu sekcji było wstąpienie w 1928 roku do Polskiego Związku Motorowego. Niewątpliwym sukcesem stało się zdobycie przez Władysława Pianowskiego 7 września 1930 roku w Grudziądzu mistrzostwa Polski w klasie 250 ccm, a 21 czerwca 1931 roku drugiego miejsca w tej samej klasie. Kriszewski zajął drugie miejsce w motocyklowych mistrzostwach WMG, rozgrywanych na wspomnianym już trójkącie Pruszcz Gdański – Pruska Karczma – Trąbki Wielkie. Władysław Pianowski na motocyklu marki Excelsior ponownie zdobył drugie miejsce w klasie w 1932 roku. Na trasie liczącej osiem okrążeń po 33 km wyprzedził go jedynie zawodnik fabrycznego zespołu DKW, Alfred Winkler³²⁵.

Do sekcji motocyklowej KS „Gedania” należeli również zrzeszeni w klubie kolarze. W drugiej połowie lat trzydziestych XX wieku sekcja podjęła rywalizację w turniejach żużlowych. Sekcja motorowa przy wolnogdańskim AZS istniała od 1931 do 1935 roku. Jej czołowymi zawodnikami byli bracia Klarner, ścigający się wyścigowym motocyklem marki Norton. Sekcja organizowała rajdy turystyczne i imprezy wyścigowe. Pracowała na rzecz mniejszości polskiej przy wyborach, rozwojąc ulotki agitacyjne. Podczas jednej z takich akcji dwóch członków sekcji zostało zmuszonych przez wolnogdańską policję do ucieczki. Wozy policyjne ścigały polski motocykl od Wrzeszcza, przez Oliwę i Sopot, aż do granicy, którą uciekinierzy przekroczyli w pełnym biegu, aby następnie powrócić do Gdańska od strony Tczewa³²⁶.

Wymieniając organizacje automobilowe działające w Gdańsku i na terenie WMG, należy wspomnieć jeszcze o jednej, która choć mająca swoją siedzibę w Gdyni, zrzeszała dużą część zmotoryzowanych mieszkańców WMG, będących obywatelami polskimi lub

³²³ J. Trupinda, *Gedania – klub...*, s. 147.

³²⁴ J. Gebert, *Z gdańskich...* s. 32.

³²⁵ „GG”, 1932 nr 142 z dn. 23.06., s. 9.

³²⁶ J. Gąssowski, R. Stanowski, *40 lat...*, s. 33.

wolnogańszczyznami deklarującymi się jako Polacy. Był nim Gdyński Automobilklub, sfederowany z Automobilklubem Polski. Automobilklub zainaugurował działalność 31 maja 1936 roku i był kontynuatorem funkcjonującego od 1930 roku w Gdyni Klubu Obywatelskiego, dlatego pełna nazwa klubu brzmiała „Gdyński Automobilklub – Klub Obywatelski”. Siedzibą organizacji został modrzewiowy dwór przy ulicy Lipowej 28 na Kamiennej Górze. Jednym z najważniejszych celów powołania automobilklubu było – zgodnie ze statutem: „Zrzeszanie na terenie towarzyskim automobilistów i sympatyków sportu samochodowego, zamieszkałych w Gdyni, WMG i powiatach nadmorskich”³²⁷.

Sezon motocyklowy i automobilowy co roku otwierano uroczystym spotkaniem, tak jak miało to miejsce na przykład 6 kwietnia 1930 roku. Miłośnicy maszyn spotkali się o godzinie 14 na Wiebenwall (Okopowa). Ze Śródmieścia pojechali do Nowego Portu i Brzeźna, a wracając, kończyli otwarcie sezonu w Café Derra. W piątek przed Wielkanocą zaplanowano próbę sportową na trasie z centrum do Neuteich (Nowy Staw) – gdzie miała być urządzona próba prędkości – do Marienburga (Malbork). Z kolei na 24 kwietnia Gdański ADAC zaplanował wycieczkę do miejscowości Platenhof (Cyganek), po drodze odwiedziono też Tiegenhof (Nowy Dwór)³²⁸. W maju wolnogańscy zmotoryzowani uczestniczyli w sportowo-turystycznym rajdzie do Stegny, a harleyowcy wyprawili się na nocny wyjazd do Straschin (Straszyna).

Dyscyplin motorowych i automobilowych nie brakowało podczas Zoppoter Sport Woche. Najbardziej prestiżowa impreza – konkurs piękności – organizowana była przez gdański oddział ADAC wraz ze stowarzyszeniem dealerów samochodów. Odbывała się ona w Sopocie na Manzenplatz (placu Mancowym). W programie była jazda na niezawodność i zlot gwiazdzisty do Sopotu. Trasa rajdu na niezawodność liczyła 500 km po drogach WMG, Prus Wschodnich i Pogranicza poznańsko-zachodniopruskiego. Przy okazji Zoppoter Sport Woche nie brakło sławnego korso kwiatowego czy bardzo popularnych przed wojną – także w WMG – motocyklowych wyścigów drogowych, rozgrywanych zazwyczaj pomiędzy Gdańskiem a Sopotem. Dnia 15 czerwca 1930 roku na drogach Gdańskich Wyżyn w okolicach Trąbek Wielkich organizowano – odbywające się od 1921 roku – wolnogańskie drogowe mistrzostwa wyścigowe w klasie dla amatorów i dla zawodników posiadających licencję sportową. Wzięło w nich udział ponad 100 zawodników na motocyklach BMW, Douglas, Harley Davidson, Norton, Triumph, Victoria. Startowano w kilku klasach –

³²⁷ J. Piotrowicz, *75 lat Automobilklubu Morskiego Klubu Obywatelskiego w Gdyni*, Wydawnictwo Akademicki Klub Morski, Gdynia 2011, s. 7.

³²⁸ „DM”, 1930 nr 4 z dn. 25.04., s. 24.

motocykli bez wózka, do 250 ccm, dużych motocykli powyżej 250 cm, motocykli z wózkami, a nawet rowerów z silnikami³²⁹.

W 1930 roku start do wyścigu oglądało kilkaset osób, a kilka tysięcy gdańszczan z Wolnego Miasta przypatrywało się na trasie zmaganiom motocyklistów na 30-kilometrowej pętli z Prauster Krug (Pruskiej Karczmy) do Gross Trampken (Trąbek Wielkich), Kladau (Kłodawy), Praust bei Danzig (Pruszcz Gdański) i z powrotem. Zawodnicy zbierali się na rynku w Praust bei Danzig (Pruszcz Gdański), przejeżdżając następnie do Jetau (Jagatowa), gdzie były start i meta wyścigu. Startowano na wysokości wybudowań Schabionken, czyli dzisiejszej ulicy Żabianka. Zawodnicy wchodzili w zakręt na drogę starogardzką z dużą prędkością, co skutkowało wieloma wypadkami. Żabianka była jedynym miejscem odpowiednim dla nabrania wysokiej prędkości w odległości od zakrętu, w którym możliwe było zebranie maszyn, zawodników, organizatorów oraz oczywiście widzów. Startujący zawodnicy, w zależności od klasy mieli do przejechania od 6 do 11 okrążeń³³⁰.



Fot. 19. Postój w trakcie wyścigu motocyklowego (Gdańsk, ok. 1930 r.);

źródło:

http://strefahistorii.pl/sites/default/files/styles/over_article/public/art_images/motocykle1.jpg?itok=oUzHvVoc
[dostęp: 08.09.2023].

Najlepszym zawodnikiem spośród posiadających kartę zawodowców był Hans Roehr, który pokonał krętą trasę ze średnią prędkością 109 km/h. W imprezie wystartował też Bruno Zimmer, późniejszy powojenny mistrz motocyklowy, debiutujący w Gdańsku w 1929 roku.

³²⁹ „DM”, 1930 nr 6 z dn. 27.06., s. 5.

³³⁰ „DM”, 1930 nr 6 z dn. 27.06., s. 6.



Fot. 20. Hans Roehr podczas wyścigu motocyklowego w 1930 r. (wyd. „DM”, WMG, 1930 r.);
źródło: „DM”, nr 6/1930, s. 49.

Jedną z ciekawszych imprez motorowych rozgrywanych w WMG był Bieg Hubertusa. Po rajdzie jego uczestnicy spotykali się na okazjonalnym raucie we Friedrich Wilhelm Schützenhaus. Można przyjąć, że od kwietnia do października turysta i sportowiec motorowy mógł skorzystać przynajmniej z dwóch imprez miesięcznie. Zdarzały się jednak tygodnie, kiedy było ich tak dużo, że wypełniały każdy weekend. Obok zorganizowanych wyjazdów wolnogdańscy zmotoryzowani uprawiali chętnie także indywidualną turystykę, w tym na tereny Polski. Nie było to jednak takie proste. Nie tylko trzeba było przekroczyć granicę, ale czasami zapłacić na przykład nietypowe, wysokie opłaty, naliczane przez Polskę w odpowiedzi na podobne praktyki ze strony Senatu WMG. Do czasu kiedy w 1936 roku w Gdyni powstał Gdyński Automobilklub, bardzo wielu gdynian oraz mieszkańców korytarza zapisywało się do wolnogdańskich związków motoryzacyjnych i brało udział w organizowanych przez nich imprezach. Jedną z takich osób była na przykład Wanda Jegorow, zapalona gdyńska motocyklistka, która jeszcze do 1937 roku poruszała się motocyklem zarejestrowanym w WMG³³¹.

Odwrotnie, bo w WMG, luksusowym buickiem na polskich numerach rejestracyjnych jeździł znany przedsiębiorca z branży spedycyjnej, niejaki Kurecki. We wspomnieniach jego córki, Marii Kureckiej zachował się opis rodzinnych podróży: „A ja już siadałam na przednim, zwykle dla ojca zarezerwowanym miejscu ciężkiej, czarnej, połyskliwej, amerykańskiej limuzyny. (...) Pojemny bagażnik naszego samochodu mieścił też sporo solidnych, skórzanych waliz oklejonych mnóstwem różnokolorowych i różnokształtnych reklamówek zagranicznych hoteli oraz okrągłe pudło z czarnej ceraty, przeznaczone na

³³¹ M. Sokołowska, *Opony i kieszki samochodowe, czyli motoryzacja przedwojennej Gdyni*, Wydawnictwo Verbi Causa, Gdynia 2018, s. 216.

kapelusiki Nelly. (...) I oto już jedziemy ciężkim, czarnym a bezszelestnym buickiem”³³². Niezwykłym sportowym roadsterem marki Riley Gamecock 2seater odwiedzał Gdańsk i Sopot także as polskiego wywiadu, kapitan Jan Henryk Żychoń. Typowo rajdowa maszyna stanowiła nawet w Gdańsku nie lada sensację³³³.

Po wygranych wyborach z 28 maja 1933 roku, kiedy to gdańskie NSDAP pod przewodnictwem Alberta Forstera zdobyło 53% głosów, partia nazistowska zaczęła wywierać coraz większy wpływ także na sport i turystykę motoryzacyjną. W dużych dzielnicach Gdańska oraz ważniejszych miejscowościach WMG powstawały podstawowe oddziały (Motorsturm) NSKK, czyli Narodowo-Socjalistycznego Korpusu Kierowców. Podstawowym celem NSKK było masowe szkolenie motorowe oraz animowanie zmotoryzowanego ruchu sportowego. Swoje zmotoryzowane komórki stworzyło także niezwłocznie gdańskie SS. Były to kompanie motorowe (SS Motorsturm), chorągwie motorowe (SS Motorstandarte) i bataliony motorowe (SS Motorsaffel)³³⁴. Oprócz pełnienia roli bojówkarskich sił szybkiego reagowania brały one także czynny udział w sportach motorowych. W sierpniu 1939 roku gdańscy naziści zamienili swoje prywatne samochody i motocykle na pojazdy wojskowe, a WMG dnia 1 września 1939 roku uchwałami Reichstagu i Senatu Gdańskiego włączono (niem. *Anschluss*) do Trzeciej Rzeszy³³⁵.

2. Transport i komunikacja

Druga wewnętrzna, gdańska linia kolejowa, poprowadzona w 1867 roku poza obrębem wałów, tunelem pod Nowymi Ogrodami, obok Góry Gradowej w kierunku Bramy Oliwskiej i Nowego Portu, rozpoczęła kolejny etap intensywnego rozwoju infrastruktury komunikacyjnej opartej na transporcie szynowym w Gdańsku. Powstały wtedy dwa nowe dworce: Dworzec Brama Wyżynna i Dworzec Brama Oliwska. Dworzec Brama Wyżynna (Hohetor Bahnhof) oddano do użytku 1 października 1867 roku. Dojście do jednopiętrowego budynku dworca znajdowało się od strony ulicy Promenade (3 Maja). Do dworca prowadziły jednobiegowe proste schody. W skład infrastruktury kolejowej wchodziła m.in. obrotnica dla lokomotyw oraz mała zajezdnia z zapleczem technicznym. W maju 1876 roku dworzec połączony został nowym pomostem z peronem obsługującym ruch podmiejski i dalekobieżny

³³² M. Kurecka, *Niedokończona gawęda*, Wydawnictwo Tower Press, Gdańsk 2000, s. 100.

³³³ B. Gondek, A. Jendrzewski, *Samochody a polski wywiad wojskowy w Wolnym Mieście Gdańsku (1920–1939)*, „Komunikaty Mazursko-Warmińskie” (dalej „KMW”), 2015 nr 1, s. 79–90.

³³⁴ J. Daniluk, *SS w Gdańsku*, Wydawnictwo IPN Gdańsk, Gdańsk 2013, s. 81.

³³⁵ „Reichsgesetzblatt”, 1939 nr 155, s. 1547.

w kierunku Sopotu. Dworzec Brama Wyżynna zamknięto 30 września 1896 roku i rozebrano podczas budowy nowego Dworca Głównego³³⁶. Jego funkcję przejął tymczasowy Dworzec Centralny, udostępniony 1 października 1896 roku, a zlikwidowany w 1900 roku z chwilą otwarcia Dworca Głównego. Drugi dworzec powstał przy tak zwanej Bramie Oliwskiej, czyli dawnych rogatkach miejskich w stronę Wrzeszcza i Oliwy. Dworce Gdańsk-Wrzeszcz i Oliwa powstały także w 1870 roku. To właśnie z dworca przy Bramie Wyżynnej, przez dworzec Brama Oliwska, 1 września 1870 roku wyjechał pierwszy pociąg dalekobieżny do Słupska³³⁷.

Nowa linia kolejowa, łącząca najkrótszą drogą Gdańsk z Berlinem, była przedłużeniem najstarszej linii kolejowej na Pomorzu, budowanej przez Towarzystwo Kolei Żelaznej Berlińsko-Szczecińskiej (Berlin-Stettiner Eisenbahn Gesellschaft, BSE), która w 1843 roku dotarła do Szczecina, a trzy lata później – Stargardu Szczecińskiego. Około dziesięć lat później spółka-córka BSE – Tylnopomorska Kolej Żelazna (Hinterpommersche Eisenbahn) otrzymała koncesję na budowę linii dalej na wschód. W czerwcu 1859 roku otwarto linię do Koszalina. Siedem lat później rozpoczęto wykup gruntów. W lipcu 1869 roku uruchomiono połączenie z Koszalina do Słupska, następnie w lipcu 1870 roku z Gdańska do Sopotu, a we wrześniu ostatni odcinek – ze Słupska do Sopotu. Budową kolei między Słupskiem a Gdańskiem kierował budowniczy August Skalweit, którego biuro znajdowało się najpierw w Gdańsku, a od kwietnia 1870 roku we Wrzeszczu³³⁸.

W ten sposób Sopot, Oliwa i Gdańsk zyskały dogodne połączenie z Berlinem i resztą Rzeszy. Dodatkowo, dzięki ukończeniu w 1877 roku rosyjskiej Linii Kolei Nadwiślańskiej, oraz wschodniej odnogi Pruskiej Kolei Wschodniej z Malborka do Mławy, możliwa stała się bezpośrednia podróż z Gdańska do Warszawy. Osoby podróżujące do Warszawy udawały się najpierw do Tczewa i dalej przez mosty do Malborka. Tam pociąg zmieniał tory na południowo-wschodnią odnogę Pruskiej Kolei Wschodniej z Malborka do Mławy. Na granicznej stacji kolejowej Mława następowała przesiadka na szerokotorową, rosyjską linię Kolei Nadwiślańskiej³³⁹. Linia Kolei Nadwiślańskiej liczyła 522 km i prowadziła z Mławy przez Warszawę, Lublin, Chełm do Kowla³⁴⁰.

Początkowo na linii Berlin – Koszalin – Słupsk – Sopot – Gdańsk przemieszczały się jedynie dwa rodzaje pociągów. Jeden z nich był składem pasażersko-towarowym, drugi całkowicie towarowym. Stopniowo ruch gęstniał. Zmienił się także zarządca linii – od

³³⁶ M. Michalczonek, M. Gliński, *Kolej*, www.gedanopedia.pl [dostęp: 19.04.2019].

³³⁷ *Historia kolei na Pomorzu. W 1870 uruchomiono linię ze Słupska do Gdańska*, www.dziennikbałtycki.pl [dostęp: 25.03.2019].

³³⁸ Tamże [dostęp: 25.04.2019].

³³⁹ „Gazeta Warszawska”, 1877 nr 192 z dn. 19 (31) (sierpień), s. 1.

³⁴⁰ M. Pokrzycka-Walczak, *Kolej Nadwiślańska – droga żelazna z piękną przeszłością i ciekawymi perspektywami*, www.kurier-kolejowy.pl [dostęp: 29.04.2019].

1 stycznia 1878 roku Kolej Tylnopomorska przeszła pod zarządek państwowej Dyrekcji Kolei Wschodniej w Bydgoszczy. Niecałe dwa lata później, 20 grudnia 1879 roku, linia ze Stargardu do Gdańska została znacjonalizowana. Ze względu na intensywnie wzrastający ruch rząd pruski podjął w 1888 roku decyzję o przebudowie linii na dwutorową. Prace zakończono już w następnym roku. Inwestycja kosztowała 556 000 marek. Po rozbudowie po nowej dwutorowej linii na odcinku Gdańsk – Sopot mogły dziennie, oprócz pociągów osobowych przewidzianych rozkładem, poruszać się dwa pociągi towarowe oraz aż 78 pociągów podmiejskich. W dniach o największym natężeniu ruchu oznaczało to przejazd 210 pociągów dziennie³⁴¹.

Dnia 13 listopada 1900 roku uroczyście oddano do użytku, budowany przez sześć lat, nowy Dworzec Główny w Gdańsku (Danzig Hauptbahnhof). Pierwszy pociąg odjechał z dworca nieco wcześniej – 30 października. Dworzec Główny w Gdańsku, utrzymany w stylu gdańskiego neorenesansu, wkomponowywał się stylem w okoliczną zabudowę. Lekki w bryle gmach z 48-metrową wieżą zegarową, był swego czasu jednym z najnowocześniejszych tego typu obiektów w Europie. W jego wnętrzach znalazła się duża hala recepcyjna z kasami, przechowalnia bagażu, budki telefoniczne (pierwsze automaty telefoniczne pojawiły się na gdańskich ulicach w tym samym roku), urząd telegraficzny, komisariat policji, poczekalnie: wspólna dla klas I i II oraz osobne dla III i IV klasy, umywalnia, toaleta męska oraz damska i bufet. Wieża zegarowa pełniła dodatkowo funkcję wieży ciśnień. Forma architektoniczna i nowoczesność koncepcji projektowej Dworca Głównego w Gdańsku zauważona została przez władze miasta Kolmar (wtedy Prusy, dziś francuski Colmar), które wybudowały w 1908 roku dworzec według gdańskiego projektu³⁴².

Wzrastający ruch turystyczny sprawił, że już w 1910 roku linia funkcjonowała na granicy przepustowości. Przewidziano to, inicjując w 1906 roku kolejną rozbudowę. Na odcinku Gdańsk – Sopot zdecydowano się na ruch czterotorowy, oddzielając pociągi lokalne od osobowych i towarowych składów dalekobieżnych. Miał to być początek planowanej, najkrótszej linii do Berlina. Wybuch pierwszej wojny światowej spowolnił prace modernizacyjne, które całkowicie zarzucono w 1919 roku. Gdańsko-sopocki węzeł kolejowy uzupełniała autonomiczna linia kolejowa z Pruszcza Gdańskiego przez Kolbudy, Starą Piłę, Żukowo Wschodnie, Kartuzy, Lębork do Łeby. W 1886 roku oddano pierwszą część linii, z Pruszcza do Kartuz. W 1899 roku uruchomiono odcinek pomiędzy Lęborkiem a Łebą. Oba fragmenty linii połączono w 1905 roku. Dodatkowo 1 maja 1914 roku nastąpiło otwarcie

³⁴¹ *Linia Kolejowa nr 202 Gdańsk Główny – Stargard – wewnętrzny materiał edukacyjny*, Stacja Muzeum (Dawne Muzeum Kolejnictwa), Warszawa 1999, b.p.

³⁴² É. Bonnefoi, *Alsace, coups de cœu: Sites et monuments remarquables, spécialités, curiosités insolites*, Éditions Ouest France, Rennes 2015, s. 112.

jednotorowej linii ze stacji Wrzeszcz w kierunku Starej Piły przez Kiełpinek, Kokoszki, Leżno³⁴³. W ten sposób stacja Stara Piła stała się punktem przesiadkowym. Nadal rozbudowywano także węzeł gdański. W latach 1912–1916 powstała stacja postojowa w okolicy Nowych Szkotów (Neuschottland)³⁴⁴.

Miesiąc przed wybuchem pierwszej wojny światowej, 5 czerwca 1914 roku, otwarto także w sąsiedztwie Dworca Głównego nowy budynek Zachodniopruskiej Dyrekcji Kolejowej³⁴⁵. W tym samym roku przebudowano Dworzec Główny według projektu A. Rüdella, powiększając północne pomieszczenia. Powstała duża, rozjaśniona od góry świetlikami, sala telegrafu i kwadratowa jadalnia z przeszkloną kopułą 7-metrowej średnicy³⁴⁶.

Rozważając kwestię nasycenia Gdańska infrastrukturą komunikacyjną, sprzyjającą aktywności fizycznej i umożliwiającej wypoczynek tak turystów, jak mieszkańców Gdańska, zwłaszcza w kontekście różnorodności środków transportu, nie wolno zapomnieć o kolei wąskotorowej, zwanej też Lewobrzezną Żuławską Koleją Dojazdową. Idea kolei o mniejszym rozstawie kół rozpowszechniła się w 1889 roku, kiedy podczas wystawy paryskiej francuski przedsiębiorca Paul Armand Decauville uruchomił kolejkę składającą się z gotowych i łatwych w zastosowaniu przęseł patentowych. Zaletami kolei wąskotorowych była możliwość szybkiej budowy z gotowych elementów, niewielki koszt budowy w porównaniu z liniami normalnotorowymi i jednoczesna trwałość. Wąskotorówka wymagała także znacznie mniejszych przygotowań inżynierskich, ze względu na zdolność do pokonywania ostrych zakrętów oraz stromych spadków. Kolejną zaletą umożliwiającą szybką rozbudowę linii była łatwość tworzenia odgałęzień w każdym miejscu. Pojawienie się taniego i łatwego w rozbudowie transportu kolejowego zapoczątkowało wzrost konkurencji w stosunku do innych środków transportu. Wąskotorówka skutecznie konkurowała z transportem konnym niższymi stawkami i krótszym czasem przewozu. Bardzo często budowano ją przy istniejących już drogach lub w ich sąsiedztwie, a natężenie ruchu na liniach nie było duże. Kolej wąskotorowa bardzo często dojeżdżała dosłownie pod bramę przedsiębiorstwa, zajazdu lub hotelu, do którego miał dotrzeć ładunek lub pasażerowie. Przyjętą praktyką było także zatrzymywanie się między stacjami³⁴⁷.

³⁴³ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska...*, s. 378.

³⁴⁴ *Aus dem preussischen Staatshaushalt*, „Zentralblatt der Bauverwaltung”, 1912 nr 8 z dn. 24.01., b.p.; tamże, 1913 nr 4 z dn. 15.01., b.p.; tamże, 1914 nr 4 z dn. 17.02., b.p.; tamże, 1915 nr 14 z dn. 17.02., b.p.; tamże, 1916 nr 6 z dn. 19.01., b.p.

³⁴⁵ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska...*, s. 379.

³⁴⁶ J. Szczepański, *Dworzec Gdańsk Główny*, www.gedanopedia.pl [dostęp: 03.03.2019].

³⁴⁷ M. Henzler, *Mniej niż 1435 mm*, „OKPKPPH”, 2015 nr 6, s. 140.

Każda linia kolei normalnotorowych prowadzących na wybrzeże Zatoki Gdańskiej była powiązana z niekiedy bardzo rozbudowaną siecią wąskotorowych kolejek dojazdowych, co – biorąc pod uwagę kompaktowość oraz modularność tego rodzaju transportu – było logicznym ekonomicznie rozwiązaniem. Pasażerowie kolei wąskotorowych z rejonu Przasnysza, Makowa Mazowieckiego i Różana, docierali do stacji Mława, aby dalej udać się do Warszawy, przez Iławę do Królewca, lub koleją szerokotorową, do Gdańska i Sopotu. Z linią prowadzącą do Gdańska przez Toruń skomunikowana była wybudowana w 1919 roku Sochaczewska Kolejka Dojazdowa. Podobnie linia kolejowa Gdańsk – Szczecin – Berlin powiązana była węzłowo w miejscowościach Stolp (Słupsk), Köslin (Koszalin), Schlawe (Sławno), Belgard (Białogard) z rozbudowaną siecią nadmorskich wąskotorowych kolei dojazdowych, powstałych w latach 1894–1921 na tzw. Pomorzu Tylnym (Hinterpommern), będącym dzisiaj częścią Pomorza Zachodniego. Oprócz transportu towarów i płodów rolnych, bardzo ważnym elementem funkcjonowania tylnopomorskiej sieci kolei wąskotorowych były przewozy pasażerskie, w dużej części właśnie turystyczno-sezonowe³⁴⁸.

Pakiet ustaw sejmiku pruskiego o kolejach lokalnych z lipca 1892 roku otworzył możliwość budowy lokalnych kolei prywatnych i samorządowych. Ustawy te dotyczyły ogólnie linii kolejowych o znaczeniu miejscowym, zarówno regularnych, jak i wąskotorowych³⁴⁹. Jeszcze przed ich ogłoszeniem impulsem do rozbudowy kolei wąskotorowych na Żuławach była konieczność transportu buraków cukrowych i cukru. W drugiej połowie lat osiemdziesiątych XIX wieku powstał 4,5-kilometrowy tor z trakcją konną z cukrowni w Neuteich (Nowy Staw) do wsi Dębina. Dostępność transportową Żuław znacznie ułatwiło zbudowanie na magistrali niemieckiej kolei wschodniej linii normalnotorowej ze stacji Szymankowo do Tiegenhof (Nowego Dworu Gdańskiego), co pozwoliło połączyć planowane linie wąskotorowe z dalekosiężną kolejką szerokotorową³⁵⁰.

Stopniowo rozbudowywaną i modernizowaną sieć kolei wąskotorowych przejęła w 1897 roku od cukrowni Neuteich berlińska spółka kolejowa Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft (ADKG), czyli Ogólnoniemiecka Spółka Małych Kolei. ADKG rozbudowało i połączyło poszczególne odcinki kolejki żuławskiej w jedną sieć, a także wprowadziło przewozy pasażerskie. Powstała sieć kolejowa przyjęła nazwę Neuteich – Liessauer Kleinbahnnetz (Sieć Małej Kolei Nowostawsko-Lisewskiej). W 1899 roku na

³⁴⁸ E. Rydz, P. Mencil, *Rozwój i regres sieci kolejowej na Pomorzu Środkowym*, „Słupskie Prace Geograficzne”, 2007 nr 3, s. 12–14.

³⁴⁹ Ustawy, rozporządzenia itp. z dn. 9 stycznia do 22 grudnia 1892 roku wraz z dwoma kontraktami z 1890 roku i dwunastoma kontraktami z 1891 roku (od nr 1982 do nr 2065 włącznie), „Reichsgesetzblatt”, 1892 nr 1–48, b.p.

³⁵⁰ F. Bebenow, P. Strzyżewski, *Żuławska Kolej Dojazdowa*, Wydawnictwo Wytwórnia Grafiki Jarosław Bytner, Toruń 2018, s. 15.

skutek zmian własnościowych ADKG zmieniła nazwę na Westpreussischen Kleinbahnen-Aktiengesellschaft (WKAG), czyli Zachodniopruskie Towarzystwo Akcyjne Małych Kolei. Sześć lat później, w sierpniu 1905 roku WKAG uruchomiło 45-kilometrową linię z Gdańska przez Przejazdowo (Knüppelkrug) – Koszwały (Gottswalde) – Miłocin (Herzberg) – Świbno (Schiewenhorst) – Mikoszewo (Nickelswalde) – Jantar (Pasewark) – Junoszyno (Junkeracker) – Stegnę (Steegen) do Sztutowa (Stutthof). Rok później, 1 maja 1906 roku otwarto kolejną linię kolejki wąskotorowej ze Stegny (Steegen) do Nowego Dworu Gdańskiego (Tiegenhof), o długości 15 km. Według lansowanego przez rząd pruski hasła „zwrotnica dla każdego gospodarstwa” odległość każdego żuławskiego siedliska od bocznic kolejowej wynosiła średnio nie więcej niż 1,6 km³⁵¹.

Kolejną ważną gospodarczo, ale także turystycznie, linią kolei wąskotorowych WKAG była okrężna linia Koszwały – Cedry Wielkie – Giemlice – Wróblewo, oddana do użytku 17 sierpnia 1905 roku. Linia, oprócz przewozów pasażerskich, obsługiwała cukrownię w Cedrach Wielkich. W tym samym 1905 roku oddano do użytku infrastrukturę dworcową, składającą się z trzech torów, parowozowni i dworca, znajdującą się przy Langgarten Tor (Bramie Żuławskiej)³⁵².

Po utworzeniu 15 listopada 1920 roku WMG zarządzanie normalnotorową infrastrukturą kolejową WMG przeszło w kompetencje Polskich Kolei Państwowych. W położonym nieopodal Dworca Głównego w Gdańsku, przy ulicy Am Olivaer Thor (Dyrekcyjna) gmachu dawnej Zachodniopruskiej Dyrekcji Kolejowej utworzono w 1921 roku Dyrekcję Kolei Wolnego Miasta (Freistadt-Eisenbahn-Direktion), aby jeszcze w tym samym roku przekazać wolnogdańską sieć kolejową Polskim Kolejom Państwowym, które utworzyły tutaj najpierw Dyrekcję Kolei Państwowych w Gdańsku, następnie przemianowaną w 1929 roku na Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych Gdańsk (DOKP), która istniała do 1933 roku. W 1933 roku DOKP przeniesiona została do Torunia, a w Gdańsku pozostawiono Biuro Gdańskie PKP, działające do 1939 roku.

Powstanie nowego ładu granicznego wpłynęło także na funkcjonowanie głównych linii kolejowych komunikujących Gdańsk. Linia Stargard Szczeciński – Gdańsk podzielona została dwiema granicami – niemiecko-polską, w Gross Boschpol (Bożepole Wielkie) i polsko-wolnogdańską w Koliebken (Kolibkach-Orłowie). Według danych z Urzędowego Rozkładu Jazdy Pociągów PKP z 1936 roku najwięcej pociągów kursowało na trasie Danzig (Gdańsk Główny) – Zoppot (Sopot) – aż 58 par. Dodatkowo 25 par między Gdańskiem,

³⁵¹ Bundesarchiv Koblenz, sygn. BSP 15533-3, *125 Jahre deutsche Eisenbahn*, Berlin 1960, b.p.

³⁵² R. Richter, *Neues von den Westpreussischen Kleinbahnen (WKAG)*, „Die Museums-Eisenbahn”, 2005 nr 1, s. 15–17.

Gdynią i Redą. Do Wejherowa kursowało 20 par pociągów, do granicy w Strzebielinie 7 par i dodatkowo 1 para do Dworca Szczecińskiego w Berlinie.

Nie inaczej było z liniami łączącymi Gdańsk z Warszawą. Po 1918 roku Mława straciła swoje znaczenie jako stacja graniczna. Wraz z nowym porządkiem politycznym stacją graniczną pomiędzy Polską a Niemcami (dokładnie Prusami Wschodnimi), stała się stacja Hohenstein (Olsztynek). Kolejna odprawa graniczna czekała pasażerów w Tczewie (przejazd przez Polskę) i Pszczółkach (wjazd do WMG). Z Warszawy do Gdańska pociągi jeździły wówczas dwiema trasami: przez Laskowice Pomorskie lub Toruń i Bydgoszcz. Obie zbiegały się na węźle kolejowym w Tczewie. Czas przejazdów pociągów na linii Gdańsk – Warszawa, na trasie przez Toruń (466 km) wynosił: w 1927 roku – 9 godzin i 20 minut, w 1936 roku – 7 godzin i 24 minuty, w 1939 roku – 6 godzin i 52 minuty³⁵³.

Konsekwencją przejęcia linii kolejowych WMG przez Polskie Koleje Państwowe był także zarząd nad kompleksem Dworca Głównego w Gdańsku. W 1927 roku z Dworca Głównego w Gdańsku w stronę Wrzeszcza i Sopotu, można było odjechać pociągiem podmiejskim średnio co 10–15 minut, a do Brzeźna i Nowego Portu co 20 minut³⁵⁴. W czerwcu 1939 roku z Gdańska do Sopotu codziennie kursowały 53 pociągi podmiejskie; czas pomiędzy odjazdami wynosił od 20 do 45 minut. Do Nowego Portu kursowało 27 pociągów, średnio co 45 minut, a do Pruszcza Gdańskiego, średnio co godzinę, odjeżdżało 20 pociągów na dobę³⁵⁵.

W 1933 roku dwie duże dworcowe restauracje, cukiernię i kioski wielobranżowe na dworcu przejął w zarządzanie były bliski podkomendny Józefa Piłsudskiego, Franciszek Szmelter. Stworzył on tam nie tylko silną polską enklawę, spieszącą z pomocą każdemu polskiemu przybyszowi, który znalazł się w WMG, ale także rezydenturę wywiadowczo-kontr-wywiadowczą³⁵⁶. W 1935 roku obfity dwudaniowy obiad w restauracji dworcowej Franciszka Szmeltera kosztował 1 guldena³⁵⁷.

W okresie międzywojennym na terenie Gdańska wydarzyły się zaledwie dwie katastrofy kolejowe. Dnia 5 maja 1922 roku późnym wieczorem maszynista Ernest Barbulla, który mieszkał przy ówczesnej Langgarter Hintergasse, ruszył lokomotywą w stronę obrotowego mostu kolejowego przez Wisłę, znajdującego się w dzielnicy Troyl (Przeróbka). Barbulla albo nie zauważył, albo zlekceważył zamknięte semafony, w efekcie czego wpadł razem z lokomotywą do rzeki. „W nocy z piątku na sobotę wpadł przy moście kolejowym

³⁵³ M. Gotard, *Tęsknota za Lux Torpedą*, www.historia.trojmiasto.pl [dostęp: 20.04.2019].

³⁵⁴ *Ilustrowany przewodnik po Gdańsku*, Wydawnictwo Agencji Wschodniej, Warszawa 1927, s. 56.

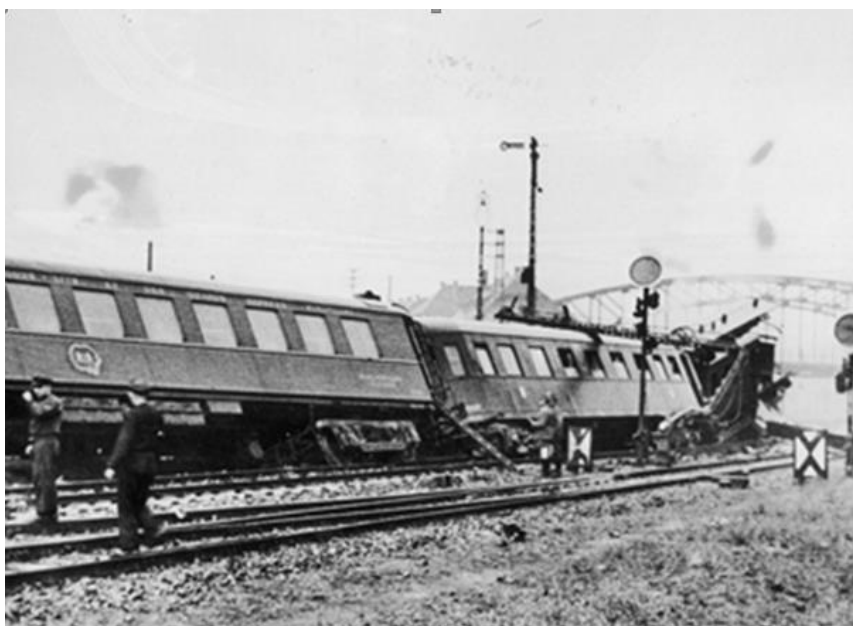
³⁵⁵ *Rozkład jazdy pociągów podmiejskich Gdańsk – Sopoty*, „GG”, 1939 nr 115 z dn. 19.05., s. 5.

³⁵⁶ M. Abramowicz, *Restaurator z dworca – posterunek oficerski nr 4*, „Był sobie Gdańsk” („BSG”), 1997 nr 3 (grudzień), s. 18.

³⁵⁷ „GG”, 1935 nr 20 z dn. 23.01., s. 9.

przed Sienną Hutą parowóz do Wisły, przyczem maszynista Barbulla poniósł śmierć przez utonięcie. Most kolejowy był bowiem otwarty, a maszynista przeoczył prawdopodobnie sygnał” – relacjonował 10 maja dziennikarz „Gazety Gdańskiej”³⁵⁸.

Najbardziej spektakularną gdańską katastrofą kolejową było z pewnością wykolejenie się, rankiem 18 maja 1939 roku tuż koło Dworca Głównego, ekspresowego pociągu kurierskiego relacji Warszawa – Gdynia. W środę 17 maja, po godz. 23.29, z Warszawy Zachodniej do Gdyni wyruszył pociąg ekspresowy, tzw. kurier. Do Trójmiasta jechał przez: Mławę, Działdowo, Brodnicę, Laskowice Pomorskie i dalej do Tczewa, gdzie przed godziną 6.00 odłączono od niego wagony do WMG, a w ich miejsce podpięto dwa wagony pociągu z Elbląga. Następnie o 6.14 skład wyruszył w kierunku Gdańska. Parowóz z ośmioma wagonami pasażerskimi przejechał przez śródmieście Gdańska między godziną 6.30 a 7.00. Minął stację Gdańsk Główny i 300 m za nią wypadł z torów. Parowóz obróciło o 180 stopni. Wagony wypadły z torów i przechyliły się. Tory z sosnowym podkładem zostały zniszczone, a ich szyny powyginane. Jeden z wagonów pasażerskich uderzył w semafor. Ciężko ranni zostali maszynista oraz palacz. Dzień po katastrofie polskie gazety donosiły o śmierci obu mężczyzn w szpitalu.



Fot. 21. Katastrofa kolejowa z dn. 18.05.1939 (wyd. Kurier Codzienny, Kraków, 1939 r.);
źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn.1-E-6170-1.

Na szczęście nic się nie stało 150–200 pasażerom podróżującym feralnym składem. Jedyne kilkanaście osób odniosło drobne kontuzje. Polska prasa przypisała to bezpiecznej konstrukcji krajowych wagonów³⁵⁹. Akcja ratownicza i przywracanie ruchu przebiegły

³⁵⁸ *Nieszczęśliwy wypadek kolejowy*, „GG”, 1922 nr 106 z dn. 10.05., s. 3.

³⁵⁹ *Kurier Warszawa – Gdynia wykoleił się w Gdańsku*, „GG”, 1939 nr 115 z dn. 19.05., s. 1.

sprawnie. Następnego dnia magistralą pojechały pociągi w obu kierunkach. Składy omijały miejsce wypadku bocznymi torami. Usuwanie wraków zajęło jednak jeszcze kilka dni. Śledztwo w sprawie katastrofy prowadziła ówczesna gdańska policja. Ekspertyzę sporządziła gdańska Technische Hochschule. Winnym wypadku uznano maszynistę: tory w miejscu wypadku były przystosowane do jazdy prędkością zaledwie 20 km/h, prędkościomierz w parowozie miał wskazywać 78 km/h³⁶⁰.

Po wybuchu drugiej wojny, inkorporacji WMG do Trzeciej Rzeszy i likwidacji polskich agend kolejowych, dworzec przeszedł w zarząd Deutsches Reichsbahn, która utworzyła w Gdańsku Reichsbahndirektion Danzig (Rbd Danzig), działającą do 1945 roku. Budynek dworca uległ spaleniowi podczas walk o miasto w marcu 1945 roku. Zdewastowana, lecz niezniszczona została wieża zegarowa, uszkodzeniu uległo wnętrze, więźba i pokrycie dachowe oraz szczyty. W 1940 roku pod peronem nr 3 na dworcu Gdańsk Główny zbudowano liczący 413 m² żelbetowy schron dla kolejarzy i podróżnych, mogący pomieścić 428 osób³⁶¹.

Stale obecnym w polskich przewodnikach i wielce przydatnym Polakom, nieznającym realiów Wolnego Miasta, był działający przy Kassubischer Markt 21 (Rynek Kaszubski) gdański oddział założonej w 1918 roku spółki Polskie Towarzystwo Księgarni Kolejowych „Ruch”. W oddziale można było zaopatrzyć się m.in. w albumy, przewodniki, mapy i rozkłady jazdy. Działała tam także wypożyczalnia książek i informacja turystyczna³⁶². Okres międzywojenny to także dalszy rozwój odchodzącej z Gdańska kolei wąskotorowej. Była to wypadkowa poważnego rozrostu żuławskich linii WKAG po połączeniu ich w 1913 roku z siecią kolejową kolejki Nowy Staw – Lisewo oraz malborskiej kolei wąskotorowej. W ten sposób powstała spójna sieć linii wąskotorowych o łącznej długości 328 km. Większość – 279 km – torów znalazła się po 1920 roku w WMG. W Rzeszy pozostał jedynie odcinek: Malbork – Stalewo – Jasna.

Tak rozbudowana linia umożliwiła uruchomienie w latach 1923–1925 m.in. przyśpieszonego pociągu wąskotorowego z Gdańska do Malborka. O turystycznej przydatności odchodzących z Gdańska kolejek wąskotorowych pisał np. Mieczysław Orłowicz: „Wycieczki na Żuławy ułatwia bardzo gęsta sieć kolejek wąskotorowych [pis. oryg.] wychodzących z Gdańska... Podróż po Wiśle Elbląskiej należy przerwać przy miejscowości Fischerbabke, skąd biegnie na północ kolej wąskotorowa do położonego nad morzem małego letniska Steegen, o kilkunastu willach, pensjonatach i restauracjach,

³⁶⁰ B. Gondek, *Gdańska katastrofa kolejowa z 1939 roku*, www.strefahistorii.pl [dostęp: 15.04.2019].

³⁶¹ PKP szuka, Schron pod dworcem Gdańsk Główny, www.forum.eksploracja.pl [dostęp: 04.11.2018].

³⁶² *Ilustrowany przewodnik...*, s. 86.

frekwentowanego niemal wyłącznie przez Niemców z bliższego sąsiedztwa, którzy chcą więcej spokoju i większych fal niż mają je Sopoty. Kolej wąskotorowa biegnie stąd jeszcze 5 km na wschód do Sztutowa (Stutthof), skąd można odbyć wcale miłą przechadzkę po rozpoczynającej się niedaleko stąd Mierzei Fryjskiej [Wiślanej] (Frische Nehrung)³⁶³.

Gdańskie koleje wąskotorowe nie zostały w 1920 roku podporządkowane PKP, lecz nadal podlegały niemieckiemu WKAG³⁶⁴. Po wybuchu drugiej wojny zanotowano wyraźne ożywienie ruchu kolejowego, w tym wąskotorowego. Było to spowodowane rekwizycjami taboru samochodowego na potrzeby armii oraz brakiem dostępności nowych pojazdów drogowych. Produkcja fabryk przestawiona została bowiem na cele militarne. Na Kolei Żuławskiej przewozy wzrosły kilkukrotnie³⁶⁵.

W tym czasie linie kolejowe podległe na Żuławach WKAG zostały wprzęgnięte w niemiecki aparat terroru. Kolejkami wąskotorowymi transportowano z normalnotorowej bocznicy w Nowym Dworze Gdańskim, więźniów do Konzentrationslager Stutthof w Sztutowie. Kolejką dowożono także materiały niezbędne do rozbudowy oraz funkcjonowania obozu³⁶⁶. Warto odnotować ostatnią rozbudowę sieci kolejki WKAG. Miało to miejsce w pierwszych miesiącach 1945 roku. Niemieckie jednostki saperskie wchodzące w skład garnizonu odciętego przez Sowieców przedłużyły linię ze Sztutowa w kierunku Krynicy Morskiej. Budowę linii rozpoczęto w styczniu, miała liczyć 60 km i sięgnąć lotniska wybudowanego na lewym brzegu Cieśniny Piławskiej. Nie wiadomo, ile kilometrów torów ostatecznie udało się wybudować. Badacze przyjęli, że być może około 50, z czego użytkowany był na pewno odcinek do Krynicy Morskiej. Na nowo wybudowanej linii Wehrmacht używał trzech czteroosiowych lokomotyw spalinowych typu HF 200 D, a ostatni transport rannych z Krynicy Morskiej odjechał przedłużoną linią w stronę Sztutowa 28 kwietnia 1945 roku³⁶⁷.

Gdańska sieć miejskiego transportu zbiorowego obejmowała w dwudziestoleciu międzywojennym sieć tramwajową i autobusową. W 1928 roku linia tramwajowa nr 1 biegła z Gdańska do Wrzeszcza, linia nr 2 – z Gdańska przez Wrzeszcz do Oliwy, linia nr 3 – z Dworca Głównego do Wiedengasse (Łąkowa). Liniami nr 6, 7 i 8 można było dostać się z centrum miasta na Orunię, Siedlce, do Nowego Portu i Brzeźna, a linia nr 10 wiodła ze Starego Rynku Oliwskiego do Jelitkowa³⁶⁸.

³⁶³ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 201–208.

³⁶⁴ Tamże, s. 22.

³⁶⁵ F. Bebenow, P. Strzyżewski, *Żuławska Kolej Dojazdowa...*, s. 18.

³⁶⁶ M. Sturniarek, *Hanna Blikowska*, Rozmowa z Hanną Blikowską, Warszawa 2012 z dn. 31.08., www.1944.pl [dostęp: 20.05.2020].

³⁶⁷ W. Kaliszuk, *Wąskotorówką do Krynicy Morskiej*, www.historia-wyzynaelblaska.pl [dostęp: 03.05.2019].

³⁶⁸ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 57.

Wszystkie linie obsługiwane były przez powstałą w 1903 roku firmę Danziger Elektrische Strassenbahn AG. Wiosną 1935 roku otwarto nową zajezdnię w Oliwie. W chwili wybuchu drugiej wojny światowej gdańskie przedsiębiorstwo tramwajowe posiadało 104 wagony, 99 wózków bocznych, dwa wagony towarowe i 26 pojazdów specjalnych. Trzy lata później gdańska sieć tramwajowa weszła w skład spółki transportu publicznego Danzig – Gotenhafen. W 1944 roku Gdańsk otrzymał kilka nowych składów tramwajowych, co było w okresie wojny ewenementem. Ostatnie kursy tramwajowe Elektrische Strassenbahn AG odbyły się 24 marca 1945 roku.



Fot. 22. Zajezdnia tramwajowa w Oliwie (fot. B. Gonddek, Gdańsk, 2014 r.);
źródło: zbiory prywatne Bartosza Gondka.

Tabor obsługujący lokalne linie był nowoczesny i w miarę eksploatacji wymieniany. Wycofane z gdańskich linii podmiejskich autobusy sprzedawane były m.in. do Warszawy. „Z rozporządzenia władzy autobusy kursujące pomiędzy Warszawą a prowincjonalnymi miastami lewego brzegu Wisły mają swą stację główną na placyku przy dawnych rogatkach Jerozolimskich... Zjeżdżają się tam autobusy z Radomia, Mogielnicy, Nadarzyna, Białobrzegów, Grójca, a spotykamy tam niedawno kupione w Gdańsku po wycofaniu z użycia autobusy linii Gdańsk – Praust po zamienieniu na wozy samochodowe najnowszego modelu...” – donosił dziennikarz „Szofera Polskiego” w lutym 1927 roku³⁶⁹. W tym samym roku (1927) na terenie całego WMG zarejestrowanych było 200 taksówek (w 1936 roku –

³⁶⁹ „Szofer Polski – dwutygodnik ilustrowany ogólnoautomobilowy”, 1927 nr 4 z dn. 15.02., s. 8.

123), a rok później uruchomiono pierwszy numer telefonu (AutoRuf 237 90)³⁷⁰, pod którym było można zamówić taksówkę pod wskazany adres na terenie Gdańska i Sopotu³⁷¹.



Fot. 23. Autobus Bussing N.A.G., linii Gdynia – Sopot (fot. S. Borusiak, Gdynia, 1930 r.);
źródło: https://zkmgdynia.pl/historia_komunikacji [dostęp: 08.09.2023].

Promy były co prawda jednostkami pływającymi, ale wraz z lądową infrastrukturą przeprawy promowej traktowało się je jako integralny element infrastruktury drogowej³⁷². Stąd stało się uzasadnione umieszczenie ich w części pracy poświęconej infrastrukturze drogowo-motoryzacyjnej, a nie wodnej. Na terenie WMG, w tym samego Gdańska, promy odgrywały bardzo ważną rolę w transporcie osób i towarów. Były to w większości prymitywne promy liniowe. Takie przeprawy działały w Nowym Porcie, Wisłójściu i kilku miejscach na rzece Motławie w centrum Gdańska. Przekop Wisły, wykonany w latach 1891–1895, skrócił dorzecze Wisły o 10 km, ochraniając Gdańsk i najbliższe okolice miasta przed zagrożeniem powodziowym i sprawił, że powstała nowa wyspa. W związku z tym konieczne stało się uruchomienie nowej przeprawy promowej pomiędzy Schiewenhorst (Świbnem) a Nickelswalde (Mikoszewem). Komunikację pomiędzy dwoma brzegami Wisły zapewniały tutaj trzy przeprawy z różnymi rodzajami promów: awaryjna z klasycznym promem linowym, drogową i kolejową. Prom drogowy wybudowała elbląska stocznia Ferdinanda Schichaua. Jednostka mogła jednorazowo zabrać osiem dwukonnych furmanek, bez konieczności wyprężania koni. Wysoko umieszczony mostek kapitański sprawiał, że załadowane pojazdy nie miały problemu z korzystaniem z przeprawy. Miejsca siedzące dla pasażerów zlokalizowano pośrodku statku, gdzie zamontowano ściankę ochraniającą przed bryzą

³⁷⁰ *Danziger Einwohnerbuch: mit allen eingemeindeten Vororten und Zoppot 1931*, cz. 4..., s. 5.

³⁷¹ J. Daniluk, *Z dziejów taksówek w dawnym Gdańsku*, www.historia.trojmiasto.pl [dostęp: 04.05.2019].

³⁷² Przeprowadzenie przepraw promowych, jako części infrastruktury drogowej, reguluje obecnie Uchwała Rady Ministrów nr 93/2018 z dn. 9 lipca 2018 r. w sprawie ustanowienia Rządowego Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Drogowej, a także w przetargach i preliminarzach budżetowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (przypis autora).

i toaletę. Pomieszczenie pasażerskie znajdowało się także wewnątrz promu. Ze względu na to, że prom dostosowano do pływania nie tylko na krótkich, ale także na dłuższych dystansach oraz w niesprzyjających warunkach i temperaturach, zadbano o pomieszczenia na sprzęt oraz dla kapitana i załogi, całość wyposażając w ogrzewanie. Pierwszy rejs promu o nazwie „Schiewenhorst” odbył się w 1895 roku. Jednostka pływała niezależnie od pogody, a w zimie stanu lodu na rzece. Przerwa konserwacyjna odbywała się latem. Wówczas uruchamiano prom linowy. Prom był nie tylko środkiem transportu, ale także atrakcją turystyczną i sam w sobie celem wycieczek. Stanowił nawet element epizodyczny w kolorowym filmie propagandowym z 1943 roku pt. „Land an der Weichsel”, pokazującym migawki z nadwiślańskich miast, m.in. Torunia, Grudziądz, Malborka, Gdańsk, pracę na wiślanych barkach czy piękno Żuław³⁷³.

„Schiewenhorst” zakończył swoją nieprzerwaną 50-letnią służbę w maju 1945 roku w dość niecodziennych okolicznościach, które w swojej książce opisał niemiecki oficer wojsk pancernych Hans Schaufler: „Funkcjonował za to duży prom rzeczny, który mógł przewieźć naraz kompanię wojska. Prom pływał między obiema wspomnianymi wyżej miejscowościami. Nawet dzisiaj należy pamiętać o zasługach dzielnych, nieustraszonych ludzi, którzy obsługiwali ten ważny środek transportu. Przewozili ludzi przez Wisłę także w czasie nalotów i pod ostrzałem artyleryjskim. My, jako starzy żołnierze frontowi, unikaliśmy tego tak wrażliwego miejsca nad wodą, przyciągającego bez przerwy sowieckie szturmowce, stanowiącego również wyzwanie dla sowieckiej artylerii. Jednak marynarze siedzący na górze, w oszklonej kabinie promu, prowadzili statek, nie zwracając uwagi na zagrożenia. A na sam koniec udało im się przeprowadzić całkowicie wypełniony żołnierzami prom przez Bałtyk do Kilonii”³⁷⁴.

Podobną popularnością co „Schiewenhorst” cieszył się drugi świbnieński prom z własnym napędem, zbudowany z myślą o obsłudze kolejowych połączeń wąskotorowych. Powstał on w stoczni Leopolda Zobela w Bydgoszczy w 1904 roku dla WKAG i nazwano go „Aegir”. Konstrukcję przeprawy promowej wzorowano na starszej o kilka lat przeprawie drogowej. Dodatkowo „Aegir” był jednostką zdolną do samodzielnej żeglugi morskiej.

Pod pokładem znajdowały się pomieszczenia techniczne, kajuty załogi i pomieszczenie pasażerskie. Ciekawostką techniczną na pokładzie jednostki była parowa ciągnarka linowa służąca do załadunku i wyładunku wagonów bez użycia lokomotywy.

³⁷³ *Land an der...*

³⁷⁴ H. Schaufler, *Pantery nad Wisłą. Żołnierze ostatniej godziny*, Wydawnictwo Maszoperia Literacka, Gdańsk 2010, s. 121.

W 1945 roku „Aegir” nie miał tyle szczęścia co „Schiewenhorst”. Został zatopiony w marcu niedaleko Przegaliny przez wycofujące się wojska niemieckie³⁷⁵.



Fot. 24. Przeprowa promowa w Świbnie (Świbno, ok. 1930 r.);
źródło: <https://forum.dawnygdansk.pl/viewtopic.php?t=5828&sid=5be91f633534f25fcadcaf90552b9bc4>
[dostęp: 08.09.2023].

Infrastruktura lotniczo-komunikacyjna

Nowym i niezwykle prężnie rozwijającym się elementem turystyczno-rekreacyjnej i sportowej infrastruktury Gdańska były obiekty związane z lotnictwem. Od pierwszego lotu braci Wright w 1903 roku, awiacja związana była ze turystyką, rekreacją i sportem. Po demilitaryzacji WMG, do 1939 roku, cała infrastruktura lotnicza podporządkowana była podróżom i spędzaniu czasu wolnego. Początki lotnictwa w Gdańsku związane były ze stacjonującą od 1901 roku przy ulicy Hochstriess (Słowackiego) Leib-Husaren-Brigade, składającą się z 1. i 2. Pułku Huzarów. Już w 1910 roku na sąsiednim terenie Wielkiego Placu Ćwiczeń (Grosse Exerzistplaz), wykorzystywanego przez tę doborową jednostkę wojskową, lądowały pierwsze wojskowe aparaty latające. Trzy lata później powstała tam wojskowa baza lotnicza (Fliegerstation des Prinzen Friedrich Sigismund). Od 1914 roku organizowano tam wojskowe kursy pilotażu, a w kwietniu z Pucka do Wrzeszcza przeniosła się szkoła myśliwska Fokkera. Rozbudowę infrastruktury lotniczej zatrzymał koniec pierwszej wojny światowej. Traktat wersalski zabronił Niemcom posiadania aparatów latających. Próba obejścia tego przepisu było sformowanie na lotnisku we Wrzeszczu lotniczych oddziałów policji, dysponujących ponad 20 maszynami. W 1920 roku jednostkę rozformowano. Część maszyn zniszczono. Inne przekazano za pośrednictwem wojsk angielskich cywilnemu

³⁷⁵ *Jak się*, Promy na Wiśle Mikoszewo – Świbno, www.forum.dawnygdansk.pl [dostęp: 20.03.2019].

towarzystwu lotniczemu. Niewielka liczba trafiła do znacznie okrojonego klucza samolotów policyjnych, który także wkrótce rozwiązano³⁷⁶.

Początkowo na obszarze WMG zarejestrowanych było pięć towarzystw lotniczych. Dwa najważniejsze – Danziger Luftfederei i Danziger Luftpost – przewiozły w 1921 roku łącznie 3 225 pasażerów³⁷⁷. W 1922 roku na mocy postanowienia Ligi Narodów zdecydowano, że na terenie dawnego Wielkiego Placu Ćwiczeń powstanie cywilny port lotniczy. Oficjalnie zainaugurował on swoją działalność już 17 czerwca 1923 roku. W 1924 roku, na położonym nieco bardziej na północ od wojskowego lądowiska Flughafen Danzig-Langfuhr, na powierzchni 100 mórg zbudowano nową infrastrukturę drogową, hangar o powierzchni 1 200 m² i warsztaty. Nowy port lotniczy miał bardzo dogodne położenie komunikacyjne. Najbliższy dworzec kolejowy znajdował się w odległości zaledwie 900 m. Lotnisko mogło przyjmować największe ówczesne samoloty pasażerskie i dzięki oświetleniu, obsługiwać także loty nocne. Obsługa nocnych lotów wymusiła zamontowanie specjalnego oświetlenia także poza lotniskiem. Światła nawigacyjne wybudowano w Wiślince, Stegnie, Złotej Karczmi, Brzeźnie oraz leżących na granicy Polski i WMG Kolibkach³⁷⁸. Ważnym elementem zapewniającym bezpieczeństwo lotów pasażerskich była działająca przy lotnisku stacja meteorologiczna. W 1927 roku na lotnisku uruchomiono radiostację. Wszystkie te inwestycje, w połączeniu z intensywnymi pracami ziemnymi, sprawiły, że lotnisko we Wrzeszczu uzyskało I klasę lotnisk komunikacyjnych. W 1931 roku na lotnisku pojawił się radionamiernik samolotowy³⁷⁹. W marcu rozpoczęto budowę, a w grudniu 1934 roku oddano do użytku nowy port lotniczy, do którego przeniesiono poczekalnię, restaurację, pomieszczenia dla celników i załóg samolotów oraz biura linii lotniczych i towarzystw sportowych. W piwnicach urządzono magazyny oraz gazoszczelny schron przeciwlotniczy.

Zbudowano nowy hangar (jego konstrukcję przygotowała gdańska stocznia), a stary zmodernizowano. Zamontowano także nowoczesną aparaturę do tankowania samolotów. W latach trzydziestych XX wieku port obsługiwał około 6 000 do 7 000 podróżnych rocznie. Wzrastający ruch podróżnych wymusił w 1936 roku rozbudowę pola wzlotów. Płytę lotniska oświetlono. Zamontowano też system do lądowania bez widoczności ziemi. Początkowo Port Lotniczy Wrzeszcz obsługiwał połączenia rejsowe z Królewca, Warszawy i Malborka. W 1925 roku uruchomiono linię do Szczecina, a linia Berlin – Gdańsk – Królewiec została przedłużona do Moskwy. W kolejnym roku z Wrzeszcza można było polecieć także do Olsztyna, Elbląga i Kłajpedy. Od 1926 roku większość połączeń do Niemiec, obsługiwanych

³⁷⁶ J. Daniluk, J. Wasilewski, *Dolny Wrzeszcz i Zaspą*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2012, s. 116.

³⁷⁷ M. Bakun, *Lotnictwo na Ziemi Gdańskiej 1910–1945*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2012, s. 76.

³⁷⁸ Tamże, s. 59–60.

³⁷⁹ „Der Flughafen”, 1938 h. 6, s. 12–13.

początkowo przez lokalne towarzystwa lotnicze, przejęte zostało przez spółkę Deutsche Luft Hansa. Trzy lata później, w 1929 roku tak samo stało się z połączeniami do Polski, które przejął nowo powstały polski operator – Polskie Linie Lotnicze Lot³⁸⁰.



Fot. 25. Lotnisko Gdańsk-Wrzeszcz (Gdańsk, ok. 1930 r.);
źródło: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Fotograf: Unbekannt / sygn. 05338-01-152-AL-FL.

Początki obecności polskiej awiacji na lotnisku w Gdańsku sięgały 1922 roku. Dnia 6 marca, w efekcie działalności późniejszego marszałka lotnictwa Trzeciej Rzeszy, Erharda Milcha i przedstawicieli zakładów Junkersa, założono w Gdańsku Towarzystwo Komunikacji Lotniczej – Danziger Lloyd Luftdienst GmbH. Trzy miesiące później powołano kolejną spółkę – Polską Linie Lotniczą Aero Lloyd, której udziałowcami, oprócz zakładów Junkersa, byli polscy przedsiębiorcy z sektora naftowego i przedsiębiorstwo Danziger Luftpost. Nowe towarzystwo, użytkujące nowoczesne wówczas samoloty Junkers F 13, obsługiwało trzy razy w tygodniu linię do Warszawy. W 1923 roku przedłużono ją do Lwowa. Lot z Gdańska do Warszawy trwał 2,5 godziny. Trasę z Warszawy do Lwowa można było pokonać w 3 godziny. Ceny biletów były niewiele wyższe od rezerwowanego miejsca w przedziale kolejowym pierwszej klasy na tej samej trasie. W 1925 roku polski Aero Lloyd zmienił nazwę na Aerolot, przenosząc bazę techniczną na Lotnisko Mokotowskie w Warszawie. Mimo reorganizacji i zmiany nazwy Aerolot nadal ściśle współpracował z Junkersem, zakupując cztery kolejne maszyny tego producenta; łącznie posiadał ich 16. Dnia 28 grudnia 1928 połączono Aerolot z linią lotniczą Aero i Śląskim Towarzystwem Lotniczym, tworząc PLL Lot³⁸¹. Nieco wcześniej, w styczniu 1926 roku, działania konsolidacyjne podjęły firmy Junkers Luftverkehr i Deutsche Aero Lloyd, tworząc Deutsche

³⁸⁰ *Przewodnik po...*, 1929, s. 87.

³⁸¹ W. Duch, *Historia LOT-em pisana. O początkach i sukcesach polskiego narodowego przewoźnika w II RP*, www.historia.org.pl [dostęp: 30.05.2019].

Luft-Hanse. Po otwarciu 1 maja 1935 roku polskiego portu lotniczego w Gdyni-Zagórze, na lotnisku w Gdańsku spadła liczba połączeń obsługiwanych przez PLL Lot³⁸².

W 1938 roku z lotniska Danzig-Langfuhr wykonano 4283 loty, przewożąc 7 691 pasażerów. Dnia 28 sierpnia 1939 roku zawieszono wszelką komunikację lotniczą. Przywrócono ją 6 października 1939 roku. Od 1939 roku lotnisko Danzig-Langfuhr służyło przede wszystkim Luftwaffe. Stacjonowała tam szkoła pilotów Flugzeugführerschule AB 52 Danzig Langfuhr. W 1941 roku w szkole pod kierunkiem 240 oficerów i podoficerów uczyło się 625 adeptów lotnictwa. Szkoła miała do dyspozycji 129 maszyn. Ewakuowano ją z Gdańska w styczniu 1945 roku. Działalność szkoły wiązała się z dużymi nakładami na rozbudowę militarnej infrastruktury lotniska. Podczas walk o miasto w 1945 roku wysadzono budynki dworca lotniczego i infrastrukturę komunikacyjną³⁸³.

Mimo przeznaczenia głównie militarnego, lotnisko podczas wojny nie straciło roli cywilnego portu lotniczego. W latach 1940–1941 uruchomiono połączenie Gdańsk – Moskwa, a także Gdańsk – Wrocław i Gdańsk – przez Królewiec, Rygę – Helsinki. Poufne rozmowy w sprawie utworzenia linii Berlin – Moskwa, z międzyrządowym m.in. w Gdańsku, trwały od 1937 roku. W kwietniu 1940 roku powołano miejsko-rządową spółkę Danziger Flughafengesellschaft, która miała zarządzać cywilną częścią działalności przedsiębiorstwa³⁸⁴.

W 1928 roku na lagunie wodnej powstałej w 1840 roku w wyniku przerwania dotychczasowego koryta Wisły do morza oraz wykonaniu w latach 1891–1895 przekopu Wisły, Senat WMG z własnych środków budżetowych wybudował port dla wodnosamolotów. Port składał się z parterowego budynku dworca lotniczego oraz zabudowań gospodarczych, piwnic, pomostu i urządzeń pomocniczych. Port obsługiwał przez kilka miesięcy linię wodnosamolotową do Szwecji. Działała tam także agenda wodnej poczty lotniczej³⁸⁵. Likwidacja linii nie położyła kresu funkcjonowaniu lądowiska, które działało z przerwami do wybuchu drugiej wojny. Lądowały tam bardzo różne wodnosamoloty, m.in. Ju 52 na pływakach³⁸⁶. Najciekawszą maszyną, jaka pojawiła się w Sobieszewie, był transatlantycki Dornier Do X, który wodował na Wiśle 6 lipca 1932 roku i pozostał tam przez tydzień. Przeleciał nad Głównym Miastem, a 12 lipca 1932 roku odbył lot okrężny nad Sopotem. Dornier Do X był wówczas największym i najcięższym samolotem świata. Na pokład mógł

³⁸² R. Borowski, *Pierwsze gdyńskie lotnisko. Historia Portu Lotniczego Gdynia w Rumi-Zagórze*, www.historia.trojmiasto.pl [dostęp: 29.05.2019].

³⁸³ M. Bakun, *Lotnictwo na...*, s. 194.

³⁸⁴ J. Daniluk, J. Wasilewski, *Dolny Wrzeszcz...*, s. 123.

³⁸⁵ G. Cassau, *Der Flughafen In Danzig – Langfuhr eine – nich ganz vollständige – Biographie*, „Arge Danzig” 2005 nr 208 z dn. 15.06. s. 8, www.danzig.org [dostęp: 02.06.2019].

³⁸⁶ B. Gondek, *Piątkowy odlot z Sobieszewa*, www.strefahistorii.pl [dostęp: 02.06.2019].

zabrać rekordową wówczas liczbę 160 pasażerów³⁸⁷. Z okazji wizyty wodnosamolotu wolnogdańska poczta wydała specjalny znaczek³⁸⁸.

Wodna infrastruktura turystyczno-komunikacyjna

Od końca XIX do połowy XX wieku, po rzekach i kanałach Wolnego Miasta pływało łącznie około 200–300 niewielkich jednostek przybrzeżnych i śródlądowych (o długości do 40 m). W tej liczbie zawierały się holowniki, statki towarowe, ale także mniejsze jednostki pasażerskie³⁸⁹. W 1910 roku w Gdańsku działało czterech rodzimych armatorów, którzy dysponowali flotą 21 jednostek parowych o łącznym tonażu 19 770 t rejestrowych brutto. Większość ruchu portowego obsługiwana była w tym czasie już w Nowym Porcie i na nabrzeżach Martwej Wisły. Odpływały stamtąd m.in. statki emigranckie, przewożące do obu Ameryk całe rodziny z Rzeszy, Królestwa Polskiego i Galicji. Stary port i nabrzeża Motławy pełniły już tylko funkcję pomocniczą, choć nadal cumowały tam mniejsze jednostki, w tym motorówki i statki żeglugi przybrzeżnej, barki i niewielkie jednostki handlowe. Symbolem odradzającego się, morskiego potencjału gdańska, także w kontekście turystyczno-żeglugowym, było rozpoczęcie budowy w 1913 roku, w stoczni Ferdinanda Schichaua, dwóch bliźniaczych transatlantyków: „Columbusa” i „Hindenburga”. Budowę jednostek zleciła gdańskiej stoczni słynna linia żeglugowa Norddeutscher Lloyd z Bremy. Największe niemieckie transatlantyki miały mieć 232,59 m długości, prawie 25 m szerokości i zanurzenie wynoszące 10,97 m. Pojemność rejestrowa statku wynosiła 34 351 BRT (ton rejestrowych brutto). Co prawda kadłub „Columbusa” zwodowano 17 grudnia 1913 roku, ale z powodu wybuchu pierwszej wojny światowej nie wykończono go. „Hindenburg” znajdował się w tym czasie dopiero w początkowej fazie budowy. Po zakończeniu działań wojennych „Columbusa” przekazano w ramach reparacji wojennych Wielkiej Brytanii, gdzie otrzymał nazwę „Homerie”. „Hindenburg”, po zmianie nazwy na „Columbus”, w kwietniu 1924 roku przekazany został „Norddeutscher Lloyd”. Był wówczas największym i najszybszym statkiem całej niemieckiej floty handlowej³⁹⁰.

Po 1920 roku jedną z dominujących gałęzi gospodarki, po przemyśle stoczniowym, były usługi portowe oraz żeglugowe, w tym przewóz osób i turystyka morska. W 1923 roku

³⁸⁷ M. Szigeti, *Dornier Do X: Legendary Flying Boat*, „Flug Revue”, 1999 nr 06, s. 16.

³⁸⁸ *Danzig Do X flights*, www.stampcircuit.com [dostęp: 01.05.2018].

³⁸⁹ B. Gondek, *Portowy romantyzm już nigdy nie wróci nad Motławę*, www.trojmiasto.wyborcza.pl [dostęp: 03.05.2019].

³⁹⁰ R. E. Kamphausen, *Geographie für die Verkehrswirtschaft*, Wydawnictwo Gabler, Wiesbaden 1991, s. 75.

pod banderą WMG pływało już 48 statków pełnomorskich o łącznym tonażu 59 483 t³⁹¹. W 1926 roku regularnymi liniami pasażerskimi przybyło i odpłynęło z Gdańska 76 725 osób. W 1927 roku port w Gdańsku obsługiwał 67 regularnych połączeń pasażerskich do większości portów w północnej i zachodniej Europie oraz na Morzu Śródziemnym. Kilka razy w tygodniu można było dopłynąć do portów w Niemczech. Dwa razy w tygodniu statki kursowały do Bergen i Oslo, raz w tygodniu do Londynu, 1–2 razy w miesiącu bezpośrednio do Nowego Yorku, a co 14 dni do Pireusu, Burgas, Warny i Smyrny (dziś Izmir)³⁹². Śródziemnomorskie kursy, obsługiwane przez agencję „Scandinavian Levant”, uzupełniały także co dwa tygodnie połączenia do Konstantynopola i Algieru. W 1929 roku spółka „Bergenske”, której siedziba znajdowała się na Hundegasse 59 (Ogarna), oprócz regularnych rejsów z Gdańska do Danii i Norwegii, oferowała regularne, comiesięczne połączenia z Rio de Janeiro, Santos i Buenos Aires³⁹³. Z myślą o dalekomorskim ruchu turystycznym z Polski i do Polski, odcinek z Gdańska do Londynu i Hull obsługiwały polskie statki z polskimi, co podkreślano w reklamach, załogami³⁹⁴. Ciekawostką były rejsy śródlądowe z Gdańska do Kolonii i innych portów nadreńskich³⁹⁵.

Tak o ruchu pasażerskim pisał w 1928 roku w swoim przewodniku Mieczysław Orłowicz: „Przystań parowców osobowych znajduje się na Motławie, przy Zielonym Moście (tramwaje nr 3 i nr 4). Komunikację bliższą utrzymuje spółka akcyjna Weichsel, której parowce kursują przez cały rok po Wiśle do Heubude, Bąsaku, Schonebergu, zaś w miesiącach letnich do Nowego Portu, Ujścia Wisły, Sopot, Gdyni i Helu. Ostatnią komunikację utrzymuje kursujący w lipcu i sierpniu dwa razy dziennie parowiec Paul Benecke na 800 osób oraz mniejszy parowiec Zoppot na 200 osób. Do Gdyni zawija ten drugi. Poza tym z Gdańska kilka razy na tydzień odpływają morskie parowce osobowe do Swinemunde, Królewca, przez Piławę, Królewca przez zatokę Fryzyjską i Wisłę oraz do Elblągu. Odchodzą one z Długiego Mostu, do Elblągu z Hopfengasse 11, do Królewca z Schafferei. Ponieważ kursują tylko kilka razy na tydzień informacji o nich należy zaczerpnąć w biurze Orbisu” [pis. oryg.]³⁹⁶.

Działające w WMG Biuro Podróży „Orbis” znajdowało się w hotelu Continental naprzeciw Dworca Głównego i otwarte było od godziny 8.00 do 20.00. Wolnogdański oddział

³⁹¹ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 22.

³⁹² *The Port of Danzig, the board for the port and the waterways of Danzig*, Wydawnictwo The Polish Economist, Warszawa 1929, s. 71.

³⁹³ „Gazeta Gdańska – Gazeta Morska” („GGGM”), 1929 nr 112 z dn. 19.06., s. 9.

³⁹⁴ *Gdynia – Gdańsk – Londyn – Hull została zaprowadzona stała komunikacja statkami polskimi*, „ABC”, 1929 nr 95, s. 2.

³⁹⁵ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 44–45.

³⁹⁶ Tamże, s. 61.

„Orbis” reprezentował także m.in. interesy przedsiębiorstwa żeglugowego „Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe SA” (Gdynia–America Line, GAL), będącego armatorem największych polskich liniowców, odchodzących z Dworca Morskiego w Gdyni. Mimo że GAL miał swoje przedstawicielstwa w Gdyni, Warszawie, Lwowie, Krakowie i Rzeszowie, nie zdecydował się na otwarcie stałego przedstawicielstwa w Wolnym Mieście³⁹⁷. Było to korzystne dla „Orbisu”, który w latach trzydziestych, na mocy porozumienia o współpracy z GAL, rozszerzał swoją ofertę przewozów i turystyki morskiej. Wolnogdańska placówka Biura Podróży „Orbis” była miejscem, gdzie turysta mógł dowiedzieć się wszystkiego o polskich instytucjach działających w WMG, opłatach i uregulowaniach prawnych oraz skarbowych na tym terenie, poprosić o pomoc w zorganizowaniu pobytu, a także – w przypadku obywateli Wolnego Miasta – skorzystać z polskiej oferty turystycznej do destynacji krajowych i zagranicznych oraz zaopatrzyć się m.in. w materiały „Orbisu”, Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego, Pomorskiej Agencji Turystycznej, Ministerstwa Komunikacji, LOT-u czy GAL³⁹⁸.

Brak oficjalnego przedstawicielstwa największego polskiego armatora trudniącego się żeglugą pasażerską nie przeszkadzał w działalności na tym terenie oficjalnych przedstawicielstw niemieckich morskich przewoźników pasażerskich – Norddeutscher Lloyd, którego siedziba znajdowała się w Bramie Wyżynnej – i Hamburg America Line, którego biuro mieściło się przy Brotbankengasse 45 (Brabank). Niemieckiej konkurencji doglądał, pilnując brytyjskich interesów nad Motławą, słynny White Star Line z Liverpoolu – główny atlantycki konkurent Cunard Line i właściciel m.in. „Titanica”. Siedziba brytyjskich linii żeglugowych znajdowała się przy Topfergasse 31/32 (Garncarska)³⁹⁹. Największe jednostki zabierały pasażerów z nabrzeża na wyspie Ostrów i bardzo często z Nowego Portu, cumując przy nabrzeżach vis-à-vis Westerplatte i nieco głębiej – naprzeciwko Twierdzy Wisłoujście.

Jedną z ważniejszych polskich inwestycji infrastrukturalnych w gdańskim porcie był oddany w 1927 roku, budynek Urzędu Pocztowno-Telegraficznego Gdańsk 3, czyli tzw. Poczty Morskiej. Autorem projektu w stylu dworkowo-narodowym był Czesław Światłowski.

³⁹⁷ „Wiadomości Portowe”, 1939 nr 5 (maj), s. 2.

³⁹⁸ W 1934 roku „Orbis” obsłużył 1666 klientów docelowych GAL, najwięcej – 1 052 w zakresie wycieczek letnich. Z pośrednictwa agencyjnego w zakresie wyjazdów do Palestyny skorzystało 190 klientów, a do Ameryki zaledwie 78. Cztery lata później liczba ta wzrosła do 3 357 osób. Co ciekawe, w związku z limitami wprowadzonymi przez linie żeglugowe, spadła liczba osób obsłużonych w ramach wycieczek (799 klientów) wzrosły za to – znak czasów – wyjazdy do Palestyny (1 126 klientów) i Ameryki (559 klientów); zob. W. Kwiatkowski, *Orbis – 75 lat działalności (1920–1995) – dokument wewnętrzny*, Wydawnictwo Orbis, Warszawa 1995, s. 17.

³⁹⁹ *Pharus plan Ostseebad Zoppot*, skala 1:7 500, Danziger Verlags GmbH, Danzig 1926.

Kubatura budynku wynosiła ponad 3 000 m³⁴⁰⁰. Ciekawym zjawiskiem nautyczno-turystycznym, z pogranicza polityki, gospodarki i turystyki, były wybudowane w 1927 roku w stoczni Kaiserliche Werft, dwa statki pasażerskie S/S „Gdańsk” i S/S „Gdynia”, które były przed wojną, przez nieco ponad dekadę, pływającymi wizytówkami floty jednostek wycieczkowych, firmowanej przez Przedsiębiorstwo Państwowe „Żegluga Polska”. Obie jednostki powstały jako odpowiedź na rosnące zapotrzebowanie na wycieczki morskie dla polskich urlopowiczów. Banderę „Gdańska” uroczystie podniesiono dnia 19 czerwca 1927 roku w Tczewie, skąd udał się w pierwszy rejs – do Gdańska. W sierpniu tego samego roku do linii weszła „Gdynia”. Później do taboru przedwojennej białej floty dołączył także niewielki bocznokołowiec zalewowy „Hanka” i dwa statki pasażerskie, które zakupiono w Wielkiej Brytanii – „Jadwiga” i „Wanda”⁴⁰¹.



Fot. 26. S/S „Gdańsk” w gdańskim porcie (Gdańsk, 1928 r.);
źródło: Archiwum Cyfrowe Miasta Gdynia, sygn. MMG/HM/II/520/10.

„Gdańsk” mógł zabrać do 700 pasażerów na miejscach siedzących w salonach i przestrzeni bezkabinowej na międzypokładzie, natomiast „Gdynia” – 700 pasażerów w krótkich rejsach albo 90 w kabinach. Oba statki różniły się nieco wyglądem. W 1928 roku „Gdynia” otrzymała wyższe burty przechodzące w ściany nadbudówki, a „Gdańsk” pozostał w pierwotnym kształcie. „Gdańsk” reklamowany był jako „statek salonowy”, mogący pomieścić 800 pasażerów, posiadający komfortowe salony, jadalnię, palarnię i restaurację⁴⁰².

„Gdańsk” używany był głównie do komunikacji i rejsów wycieczkowych na Zatoce Gdańskiej, zazwyczaj na trasie Gdańsk – Sopot – Hel oraz Gdynia – Hel, a pod koniec lat trzydziestych Gdynia – Jastarnia. Z kolei „Gdynia”, oprócz wycieczek po zatoce, odbywała

⁴⁰⁰ AWUOZG, Wojewódzka Ewidencja Zabytków Województwa Pomorskiego, wpis nr 832, Gdańsk, Chodackiego Mariana 26, dz. nr 18, obręb 71, budynek byłej Poczty Morskiej.

⁴⁰¹ J. Miciński, *Księga statków...*, s. 120.

⁴⁰² M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 66.

regularne rejsy do zagranicznych portów bałtyckich. Podróże nie były jednak komfortowe ze względu na znaczne kołysanie statku. Była to zresztą jedna z wielu wad obu jednostek. W ich katalogu najbardziej dotkliwą – ze względu na wielkość i wyposażenie w tylko jedną śrubę – były kłopoty z manewrowaniem bez pomocy holownika w prestiżowym centrum portu na Motławie, a więc przy przystani na Moście Zielonym. Przypadłość jednostek wykorzystywały niemieckie władze WMG, zabraniając przez jakiś czas „Gdańskowi” wpływania do tej przystani. Dopiero interwencja dyplomatyczna, wsparta opiniami biegłych, ostatecznie umożliwiła bliźniaczym jednostkom cumowanie na Motławie. Jednak władze WMG, dzięki umiejętnym naciskom na właścicieli przystani, doprowadziły do stałego przesunięcia miejsca cumowania polskich jednostek w stronę dawnego kapitanatu portu, przy ujściu Motławy do Martwej Wisły, co znacznie utrudniło pozyskiwanie turystów i spowodowało konieczność prowadzenia intensywnej kampanii reklamowej⁴⁰³. Latem 1928 roku statki wykonywały codziennie cztery kursy pomiędzy Gdynią a Sopotem oraz dwa kursy pomiędzy Gdynią i Gdańskiem oraz Gdańskiem i Helem, a także Gdańskiem i Sopotem⁴⁰⁴. Tak samo ułożono rozkład kursów statków „Żegluga Polskiej” latem 1929 roku. Znalazła się w nim interesująca adnotacja informująca, że: „Podróżni z normalnymi biletami kolejowymi do stacji Hel, mogą z Gdyni lub Gdańska jechać statkiem za tym samym biletem kolejowym bez dopłaty. Bilety należy przedłożyć w kasie biletowej na Dworcu Kolejowym w Gdyni, lub w Gdańsku, celem zaopatrzenia go odnośnym stemplem” [pis. oryg.]⁴⁰⁵. W kasach „Żegluga Polskiej” dostępne były urlopowe, dwutygodniowe bilety sieciowe na rejsy statkami polskiej białej floty.

Dużą rolę w rozwoju turystyki odegrał także bardzo często fotografowany prom parowy „Westerplatte”, który pierwotnie był statkiem bocznokołowym, wybudowanym w 1884 roku w stoczni J. W. Klawitter Werft w Gdańsku. Jego zadaniem było utrzymanie połączeń z dzielnicami Gdańska, położonymi nad Motławą i Martwą Wisłą. Pierwszym armatorem jednostki był Aleksander Gibsone. Po nim armatorem statku została firma Danziger Schiffahrts AG Danzig, a następnie „Weichsel” Danziger Dampfschiffahrt und Seebad AG Danzig, Kaiser Wilhelm Canalverwaltung i Danziger Städtische Fähren Danzig. W swojej kilkudziesięcioletniej służbie pod gdańską banderą przewiózł wiele tysięcy turystów zmierzających na plaże Stogów, Westerplatte, Wisłoujścia, robotników i mieszkańców Gdańska. Zmodernizowana w 1925 roku jednostka, pod koniec wojny,

⁴⁰³ J. Miciński, *Księga statków...*, s. 221–229.

⁴⁰⁴ „Gazeta Gdańska – Echo Gdańskie” („GGEG”), 1928 nr 176 z dn. 03.08., s. 6.

⁴⁰⁵ „GGGM”, 1929 nr 112, z dn. 19.06., s. 4.

prawdopodobnie w marcu 1945 roku, została zatopiona w Nowym Porcie. Po podniesieniu z dna służyła nadal turystom jako „Jan”/„Janina” aż do 1963 roku⁴⁰⁶.

3. Baza hotelowo-gastronomiczna i rozrywkowa jako zaplecze turystyczne, rekreacyjne i sportowe

Ostatnie dziesięciolecie XIX i początek XX wieku były w Gdańsku czasem tworzenia się nowoczesnej infrastruktury hotelowej. Oprócz budowy obiektów, z których większość powstała w miejscu dawnych obwałowań miejskich, na cele turystyki przyjazdowej adaptowano także domy mieszkalne. Na przełomie XIX i XX wieku Gdańsk odwiedzało rocznie około 70 000 do 80 000 turystów, miasto dysponowało około 1100 łózkami hotelowymi. Po 1898 roku, kiedy w pasie dawnych umocnień oddano do użytku nowoczesne hotele Danziger Hof, Reichshof, Continental, część dawnych hoteli w centrum, m.in. Englischisches Haus czy Hotel du Nord, musiała zawiesić funkcjonowanie. Taki los spotkał znajdujący się przy ulicy An der Reitbahn (Przy Ujeżdźalni) hotel Marienburg należący do rodziny Hildebrandt od 1874 roku. W 1903 roku obiekt został zamknięty, a rok później wyburzony⁴⁰⁷.

Jednym z najpopularniejszych, nowych hoteli miasta był hotel Continental, będący własnością Bałtyckiego Towarzystwa Terenowego. Continental powstał po likwidacji nowożytnych fortyfikacji Gdańska tuż przy głównej ulicy, naprzeciw dworca. Budowę obiektu rozpoczęto w 1896 roku, a jego otwarcie nastąpiło 20 czerwca 1899 roku. Początkowo hotel dysponował 35 pokojami, a po rozbudowie w 1914 roku – 90. Był też podłączony do sieci telefonicznej. Pierwsze automaty telefoniczne pojawiły się na ulicach miasta we wrześniu 1900 roku. Była tam restauracja, kawiarnia i winiarnia. Mieściło się w nim przedstawicielstwo znanego polskiego biura podróży „Orbis”, a sam hotel reklamował się nawet w miesięczniku „Morze”⁴⁰⁸. W 1922 roku w jednej z sal Continentalu powołano Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki. W hotelu miał też swoją siedzibę Związek Rozwoju Gdańsko-Polskich Stosunków Gospodarczych (Verband zur Förderung d. Danzig-Polnischen Wirtschaftsbeziehungen). Przez pewien czas w 1939 roku w hotelu internowano polskich oficerów z załogi Westerplatte. Hotel, wraz z całą pierzeją, został zniszczony w 1945 roku⁴⁰⁹.

⁴⁰⁶ W. Danielewicz, *Parowiec Jan*, strona autora [dostęp: 20.01.2019].

⁴⁰⁷ E. Cieślak, Cz. Biernat, *Dzieje Gdańska*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1975, s. 455.

⁴⁰⁸ D. Płaza-Opacka, T. Stegner, E. Szykiel, *Po słońce...*, s. 116.

⁴⁰⁹ M. Żakiewicz, *Gdańsk 1945...*, s. 82.

Ilustrowany przewodnik po Gdańsku, wydany w 1927 roku przez Wydawnictwo Agencji Wschodniej, umieścił w spisie polskich firm w Gdańsku nie tylko hotel Continental, ale także Grand Hotel Reichshof. Reklama zamieszczona w przewodniku zachwalała położenie obiektu „naprzeciw dworca kolejowego”. Podkreślała też, że był to „zakład pierwszorzędny”, a także – „hotel familijny”, który „poleca się P. T. Polonji”. Dla turystów z pewnością istotna była informacja, że Grand Hotel Reichshof był w tym czasie jedynym hotelem w Gdańsku z ciepłą i zimną wodą i miał telefony we wszystkich pokojach. Dodatkowo dysponował także garażami. Najtańszy pokój jego właściciel, Stanisław Vogel, wycenił na pięć guldenów gdańskich⁴¹⁰. Polacy często zatrzymywali się nie tylko w hotelu Reichshof, ale i w Domu Polskim Gminy Polskiej. Młodzież korzystała z Bratniej Pomocy Słuchaczy Politechniki Gdańskiej, dysponującej tanimi noclegami we Wrzeszczu⁴¹¹. O gdańskich hotelach dość rozlegle pisał w wydanym w 1921 roku *Przewodniku po Gdańsku, Oliwie i Sopotach* dr Mieczysław Orłowicz – wybitny autorytet branży turystycznej, prezes Warszawskiego Oddziału PTTK i pracownik odpowiedzialny za sprawy turystyki w Ministerstwie Robót Publicznych.

W 1921 roku jedynym polskim hotelem był – według Orłowicza – wspomniany już „pierwszorzędny Hotel Continental (90 pokoi) naprzeciw dworca kolejowego Stadtgraben 7. tel. 34 50)”⁴¹². Orłowicz wymienia także niemieckie hotele – „pierwszorzędne: Danzigerhof Dominikswall 6 (120 pokoi), Reichshof (100 pokoi) Stadtgraben 9, Norddeutherhof (130 pokoi) Stadtgraben 11. Drugorzędne, dość liczne, polecenia godne szczególnie te, które stoją na malowniczych ulicach Starego Miasta, np. Englisches Haus Langemarkt 30, Monopol Hundegasse 17 lub Germania Hundegasse 28. Tańsze: H. de Stolp, Altstadt Graben 16, H. Zum Stern Heumarkt 4, H. Vanselow Heumarkt 3, Preussischer Hof Junkergasse 7”⁴¹³.

⁴¹⁰ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 56–57.

⁴¹¹ *Ilustrowany Przewodnik...*, s. 79.

⁴¹² M. Orłowicz, *Przewodnik po...*, s. 62.

⁴¹³ Tamże, s. 64.



Fot. 27. Reklama Hotelu Reichshof (fot. B. Gondek, Gdańsk, 2016 r.);
źródło: Przewodnik Gdańskiej Macierzy Szkolnej 1928, zbiory prywatne Bartosza Gondka.

W niezwykle bogatej ofercie noclegowej Gdańska znajdowało się również miejsce, które popularnością konkurowało nawet z sopockim Casino Hotel. Był to hotel Danziger Hof, położony przy ulicy Dominikswall 6 (Wały Jagiellońskie). Hotel wybudowano w latach 1896–1898 (pierwszych gości przyjął w lipcu 1898 roku) według planów berlińskiego architekta Karla Gausego. Dysponował 120 pokojami ze 157 łózkami, restauracją na 100 miejsc, kawiarnią, cukiernią, salą balową na 400 osób, z estradą (22,8×12,15 m). Miał centralne ogrzewanie, oświetlenie elektryczne, windy towarowe i osobowe, pralnię oraz kuchnię. W obiekcie znajdowała się też kawiarnia, cukiernia, cały szereg sklepów (jubilerski, galeria sztuki, perfumeria, drogeria oraz salon fryzjerski). Do jego wnętrzu prowadziły 2 westybulie: od Dominikswall i Holzmarkt – Targu Węglowego. Na parterze umiejscowiono salę konferencyjną oraz czytelnię. Na piętra prowadziły schody z białego marmuru lub stylowa winda. Wśród znamienitszych gości obiektu warto wymienić króla Alberta von Sachsen, księżnę Fryderykę Luizę von Preussen, księcia Johanna Georga von Sachsen, księcia Aleksego Romanowa, ostatniego następcę tronu Rosji, amerykańskiego miliardera Vanderbildta, cesarżową Augustę Wiktorię i cesarza Wilhelma II, a także Ignacego Paderewskiego, Wojciecha Kossaka czy szefa Abwehry – gen. Wilhelma Canarisa. W hotelu działały polskie instytucje i organizacje. W okresie od 8 lutego do 6 czerwca 1920 roku urzędował tam pierwszy oficjalny komisarz Rzeczypospolitej Polskiej w WMG, Maciej Biesiadecki. W 1929 roku zadłużony obiekt wydzierżawił Bank Polsko-Brytyjski, rozważając możliwość przekształcenia go w biurowiec. Na początku 1930 roku nabył go właściciel

hotelu Reichshof, Stanisław Vogel, który wyremontował obiekt. Po renowacji liczył 80 pokoi ze 110 łózkami, z łazienkami z bieżącą ciepłą i zimną wodą⁴¹⁴.

Przejęcie hotelu przez nowego właściciela zmieniło jego oblicze. W dniach 18–22 sierpnia 1932 roku odbył się w nim zjazd zjednoczeniowy Polskiej Syjon-Prawicy i Światowej Syjonistycznej Partii Pracy „Hitachdut”. W hotelu pojawił się wówczas Dawid Ben Gurion, urodzony w Płońsku przywódca ruchu syjonistycznego, po drugiej wojnie światowej, jeden z głównych założycieli państwa żydowskiego oraz późniejszy pierwszy premier państwa Izrael⁴¹⁵. W styczniu 1935 roku w Danziger Hof gościł zespół operowy berlińskiego żydowskiego Kulturbundu z „La serva padrona” Pergolesiego w reżyserii Emila Fischera. W tym czasie w hotelu regularnie odbywały się spotkania, przedstawienia i uroczystości polskiej mniejszości narodowej w Gdańsku. W 1939 roku personel hotelu został aresztowany przez nazistów. Obiekt uległ zniszczeniu w marcu 1945 roku.

Podczas walk o miasto całkowicie zniszczony został także hotel Eden (uprzednio Norddeutscher Hof). Hotel Norddeutscher Hof, dysponujący 130 pokojami i 150 łózkami, działał od lat dziewięćdziesiątych XIX wieku do 1931 roku w eklektycznej kamienicy przy ulicy Stadtgraben 11 (Podwale Grodzkie). W ostatnim okresie działalności pod tą nazwą jego właścicielem był Paweł Kleps. Zaletami obiektu było bardzo dobre położenie, vis-à-vis Dworca Głównego, świetlny system powiadamiania i telefony w pokojach. Dodatkowo codzienne występy artystyczne, specjalne menu wieczorowe i samoobsługowa piwiarnia⁴¹⁶.

W 1931 roku obiekt został gruntownie przebudowany przez architekta Paula Hofera. Eklektyzm został zastąpiony modernizmem. Wnętrze hotelu mieściło owalną restaurację na 450 osób, w pokojach znajdowało się 220 łóżek, a na ostatnim piętrze urządzono ogród zimowy z kawiarnią, podestem dla orkiestry i parkietem tanecznym. Wkrótce po otwarciu hotel zmienił nazwę na Eden. Zmienił się też właściciel, którym został inżynier Max Beyer⁴¹⁷. Pod względem standardu w centrum Gdańska trzecim konkurentem Danziger Hofu i hotelu Eden był Deutsches Haus lub inaczej hotel Carlton. Pierwszy obiekt o tej nazwie funkcjonował w latach 1839–1900 pod adresem Holzmarkt (Targ Drzewny) 12–14, drugi – w latach 1905–1945. Był to jedyny gdański hotel spełniający standardy międzynarodowej sieci Carlton. Na parterze budynku znajdowała się kawiarnia Konzert-Cafe, w której w latach

⁴¹⁴ B. Śliwiński, *Hotel Danziger Hof*, www.gedanopedia.pl [dostęp: 22.04.2016].

⁴¹⁵ G. Berendt, *Żydzi na terenie Wolnego Miasta Gdańska w latach 1920–1945 (Działalność kulturalna, polityczna i socjalna)*, Wydawnictwo Gdańskiego Towarzystwa Naukowego, Gdańsk 1997, s. 134–135.

⁴¹⁶ *Przewodnik po...*, 1929, s. 56.

⁴¹⁷ „Danziger Wochenplan”, 1934 nr 461 z dn. 15.06., s. 4.

1932–1934 niemiecki agent w polskiej Marynarce Wojennej, ppor. Wacław Śniechowski, spotykał się z ppłk. Oskarem Reilem, szefem komórki niemieckiej Abwehry w Gdańsku⁴¹⁸.

W latach 1920–1945 w Gdańsku działało kilkadziesiąt podmiotów świadczących usługi hotelowe (hotele, pensjonaty, bursy). Obiekty często zmieniały nazwy i właścicieli. Często też migrowały pod różne adresy. Można było również skorzystać z bogatej oferty pokoi do wynajęcia. Wśród nich były podmioty specjalizujące się w obsłudze przyjezdnych z Polski. Kres ich działalności przyniósł 1939 rok. Obok wymienionych wcześniej hoteli, w obsłudze wycieczek zorganizowanych z Polski wyspecjalizowała się bursa Bratniej Pomocy Słuchaczy Politechniki Gdańskiej we Wrzeszczu, mieszcząca się przy ulicy Heersanger 11a (al. Legionów). Wycieczki i przybysze indywidualni mogli przenocować w schronisku krajoznawczym przy Domu Polskim w Gdańsku na Wallgasse 15/16 (Wałowa)⁴¹⁹. Dom Polski zapraszał nie tylko na noclegi, ale także do organizacji spotkań, kongresów i konferencji i skorzystania z restauracji, czynnej od godziny 7 rano do 3 w nocy⁴²⁰. Najważniejszymi polskimi pensjonatami w centrum Gdańska były: pensjonat pani Bochyńskiej, Markowskiej i Nikleniewicz oraz pensjonat pani Szymkowskiej⁴²¹.

Tabela 2. Pomoc lekarska i dentystyczna świadczona w Sopocie na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych.

rok	Liczba lekarzy	Liczba dentystów
1928 rok	155 lekarzy	42 dentystów
1932 rok	160 lekarzy	46 dentystów
1936 rok	159 lekarzy	47 dentystów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Danziger Statistisches Taschenbuch 1930–31, Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig, Danzig 1930, s. 81; Danziger Statistisches Taschenbuch 1936, Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig, Danzig 1936, s. 92.

⁴¹⁸ Właścicielem obiektu był wówczas Andreas J. Barsoe, który prowadził także sopocki hotel Carlton (przypis autora).

⁴¹⁹ *Przewodnik po Gdańsku*, Wydawnictwo Gdańskiej Macierzy Szkolnej, Gdańsk 1938, s. 79.

⁴²⁰ *Przewodnik po...*, 1929, s. 94.

⁴²¹ *Przewodnik po...*, 1938, s. 102.

Teatr i rozrywka

O atrakcyjności turystycznej miasta, m.in. w kontekście spędzania czasu wolnego, obok typowej infrastruktury rekreacyjnej czy zasobów turystycznych, decydowała obecność obiektów kulturalnych i artystycznych. W omawianym okresie funkcję tę pełniły teatry, których tradycja w Gdańsku sięgała XVII wieku, oraz nowe w tym czasie w rozrywkowym pejzażu miasta, kina. Gwałtowny wzrost zainteresowania teatrem i powstanie zjawiska podróży do innych miast na określone przedstawienia, wymusił przebudowę miejskiego teatru przy Kohlenmarkt (Targu Węglowym). W 1904 roku w budynku zainstalowano elektryczne oświetlenie i centralne ogrzewanie⁴²². W 1935 roku teatr ponownie zmodernizowano. Unowocześniono wówczas scenę, foyer i widownię. Konstrukcję oparto na żelbecie, przedłużono front z pierwotnych 26 m do 32 m, dzięki czemu powstały kuluary z szatniami po obu stronach i dwie klatki schodowe, zmieniono kształt widowni, która po przebudowie mieściła 967 widzów. Wewnątrz zastosowano najnowszy, zdalnie sterowany system oświetleniowy. Budynek przykryto kopułą o rzucie owalnym z latarnią, od którego pochodziła nazwa Kaffemühle (młyn do kawy). Wysokie koszty budowy obiektu zmusiły władze WMG, będącego od 1930 roku właścicielem instytucji, do szukania środków zewnętrznych. Remont wspomógł sam Adolf Hitler⁴²³. W 1940 roku ponownie rozbudowano zaplecze, wznosząc czteropiętrowy budynek z podcieniem w narożniku Targu Węglowego i ul. św. Ducha.

W połowie XIX wieku w teatrze na Targu Węglowym wystawiano lekki repertuar o niewielkiej jakości artystycznej. Podstawą programu była operetka i tandetne wodewile. Dopiero dyrektor Georg Lang (1870–1878), mając na uwadze wzmocnienie pozycji gdańskiej sceny na teatralnym rynku Rzeszy, podjął starania o wprowadzenie do repertuaru bardziej wartościowych pozycji, np. Wagnera i Verdiego. Jego następca, Benno Stolzenberg, także zaproponował wiele nowości, m.in. twórczość Aleksandra Fredry. Od 1903 roku w Gdańsku wystawiano dzieła bardzo popularnego wśród osób narodowości niemieckiej, urodzonego na Żuławach, dramaturga Maxa Halbego.

Okres WMG to z jednej strony czas dominacji klasyki, ze znaczną ilością popularnej wówczas rozrywki, a z drugiej poszukiwania charakterystycznego dla siebie repertuaru, który zaczął wykształcać się dopiero w drugiej połowie lat dwudziestych po wejściu do zespołu kilku wybitnych aktorów. W 1931 roku pod kierownictwem Hansa Donata teatr zrezygnował

⁴²² M. Abramowicz, *200 lat w teatrze na Targu Węglowym*, Dodatek specjalny „3D” nr 7/8, Gdańsk 2001, s. 12.

⁴²³ Tamże, s. 14.

z dzieł ekspresjonistycznych. W repertuarze pojawiła się za to twórczość mitologiczno-patriotyczna i większa liczba utworów muzycznych⁴²⁴.

Kolejny dyrektor, Erich Ortmann (1933–1936), odsunął teatr od dzieł autorów żydowskich i coraz silniej podkreślał związek Gdańska ze sprawami Rzeszy. Po nim dyrektorem teatru został Hermann Merz, który z jednej strony zadbał o wyższą wartość artystyczną, z drugiej zaś coraz mocniej podporządkował działalność teatralną wytycznym NSDAP. W tym czasie na tamtejszej scenie pojawiły się m.in.: „Lilofee” Manfreda Hausmanna, „Marsch der Veteranen” Friedricha Bethge’a, „Fahnen in Gottes Wind” Gerta von Klossa, „Das Herz in der Trommel” oraz „Kreuzzug 1921” Michaela Haupta, „Himmlische Hochzeit” Hermanna Heinza Ortnera, „Prinz von Preussen” Karla Schwarza. Niezmiennym powodzeniem cieszyła się antypolska w wymowie twórczość Maxa Halbego „Der Strom”, „Haus Rosenhagen”, „Mutter Erde”, „Erntefest”, „Kaiser Friedrich II”. Merz, jako aktywny członek NSDAP, doprowadził także do rychłego zwolnienia, tak z Opery Leśnej, jak z gdańskiego teatru, wszystkich aktorów niaryjskiego pochodzenia⁴²⁵. W 1941 roku Hermanna Merza zastąpił Kurt Barré, a po półtora roku dyrektorem teatru został Johannes Maurach (1942–1944). W tym okresie na scenie dominował repertuar klasyczny i duża liczba komedii. Ostatnim przedstawieniem wystawionym w gdańskim teatrze miejskim była operetka „Manina” Nico Dostala (16 lipca 1944 roku).

Na granicy Długich Ogrodów i Dolnego Miasta od 1869 roku działał teatr, zwany początkowo Selonke’s Variete-Theater, a od 1870 roku, po likwidacji skutków pożaru, znany jako Selonke Theater. W programie tej instytucji znajdował się lekki, rozrywkowy repertuar, skierowany do ponad tysiąca widzów mieszczących się w dużej sali. W 1877 roku obiekt zmienił nazwę na Wilhelm Theater, stając się filią gdańskiego teatru miejskiego. W 1896 roku odbył się tam pierwszy w Gdańsku seans kinowy. Po przebudowie w 1930 roku, działały tam dwie sale – teatralna i kinowa, niezbyt jednak długo – tylko trzy lata, ponieważ obiekt uległ spaleni⁴²⁶. Swoje przedstawienia, na różnych scenach, prezentował w Gdańsku Teatr Żydowski, który w latach trzydziestych XX wieku przybrał formę instytucjonalną. Do 13 marca 1938 roku, kiedy odbyło się ostatnie przedstawienie Teatru Żydowskiego w Gdańsku, w mieście występowali najlepsi światowi artyści tego nurtu w sztuce, przyciągając często publiczność daleko spoza terenu Prus czy Wolnego Miasta⁴²⁷.

⁴²⁴ S. Wolting, *Gdański teatr na Targu Węglowym od okresu Wolnego Miasta do końca II wojny światowej*, W: J. Ciechowicz (red.), *200 lat w teatrze na Targu Węglowym*, Wydawca Nadbałtyckie Centrum Kultury, Gdańsk 2004, s. 336.

⁴²⁵ M. Abramowicz, *200 lat...*, s. 28.

⁴²⁶ S. Wolting, *Gdański teatr na ...*, s. 333.

⁴²⁷ M. Abramowicz, *Żydzi Gdańscy...*, b.p.

Rozrywki można było szukać także w kinach. Pierwszą projekcję filmową w Gdańsku zorganizowano już 20 października 1896 roku w Wilhelm Theater przy obecnej ulicy Długie Ogrody. Jedenaście lat później na Targu Węglowym uruchomiono pierwsze stałe kino Passage Theater, mieszczące czterystu widzów. Wkrótce po nim powstały kolejne: Corso (ul. Długa), Apollo (ul. Grobla), Eden (Targ Drzewny), Roxy (ul. Opata Rybińskiego) czy Langfuhrer Kunst-Lichtspiele (Wrzeszcz). Najmniejszym, za to jednym z najpopularniejszych (jak również bardzo zapchlonym), był mieszczący zaledwie 131 osób Gedania Theater, do którego uczęszczali najmniej zamożni gdańszczanie. Mieli oni zwyczaj swoją aprobatę i podziw dla filmów manifestować rzucaniem w ekran pomidorami⁴²⁸. Największe i najślawniejsze gdańskie kina to mieszcząca 1195 widzów UFA-Palast przy Elżbietańskiej i Scala Kino-Variete przy Długich Ogrodach na 1150 miejsc. Jak wspominał polski nauczyciel w WMG, Zygmunt Kurek, przed seansem można było kupić tam wspaniałe czekoladowe cukierki albo pokrzepić się kawą⁴²⁹.

4. Turystyczno-rekreacyjno-sportowe zaplecze centralnych dzielnic Gdańska do 1939 roku w kontekście korzystania z niego przez Polaków

Od końca XIX wieku w Gdańsku coraz bardziej widoczne były działania polskich ruchów narodowych. Po 1918 roku tendencje emancypacyjne przybrały na tyle na siłę, że w WMG, mimo oporu Niemców, zupełnie naturalnym stało się tworzenie polskich ośrodków społecznych i kulturalnych. Najbardziej „polskim” fragmentem Gdańska był teren przy Heeresanger (al. Legionów) po Telegraphen-Kaserne, czyli koszarach wojsk telegraficznych, wybudowanych w latach 1912–1914. Kompleks obejmował, oprócz tatarsalu, dwa duże budynki koszarowe, budynek z wieżą do łączności radiowej, plac musztry. Kiedy utworzono Wolne Miasto, okazało się, że społeczność polskich katolików, czyli około 30 000 do 40 000 osób, nie ma własnej świątyni, w której msze odprawiane byłyby w języku polskim. Po różnych zmianach własnościowych Polacy pozyskali obiekt zdemilitaryzowanej ujeżdżalni. W zaniedbanym budynku urządzono prowizoryczną kaplicę i już we wrześniu 1924 roku odprawiono tam pierwszą mszę świętą. W ten sposób obiekt sportowy zmienił charakter na sakralny⁴³⁰.

⁴²⁸ T. Zacharczuk, *Miejsca magiczne, czyli dawne gdańskie kina. Gdzie kiedyś chodziło się na film?*, www.rozrywka.trojmiasto.pl [dostęp: 16.03.2019].

⁴²⁹ Z. Kurek, *Trzy lata...*, s. 29.

⁴³⁰ J. Daniluk, J. Wasielewski, *Wrzeszcz na dawnej pocztówce – Spacer pierwszy*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2014, s. 193.

Najbardziej polskim z kompleksów sportowych Gdańska i Sopotu był stadion wybudowany na terenie tzw. Polenhof, czyli „polskiej kolonii”, położonej w kwartale ulic Wrzeszcza, zamieszkanym przez polskich obywateli WMG. Na murawie stadionu w latach 1922–1939 odbywały się rozgrywki sportowe TG „Sokół” i drużyny piłkarskiej Sportklub „Gedania” E.V. in Danzig oraz uroczystości patriotyczne. Bieżnia i infrastruktura gimnastyczna oraz strzelnica służyły „Gedanii”, AZS, TG „Sokół”, polskim uczniom z Macierzy Szkolnej i innym polskim organizacjom w Wolnym Mieście. Były tam także korty tenisowe, szatnie i salki, obok zaś polski kościół, domy zamieszkałe przez wolnogdańskich Polaków czy budująca się „sokolnia”⁴³¹.

Geneza polskiego kompleksu sportowego na terenie Polenhof była związana z gdańskim ruchem sokolskim. Dnia 17 grudnia 1894 roku⁴³² w jadłodajni Richarda Uplegera przy Heilige-Geist-Gasse 78 (św. Ducha) w Gdańsku odbyło się spotkanie założycielskie Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”. Przewodniczył mu Bernard Milski. TG „Sokół” zostało oficjalnie zarejestrowane przez władze niemieckie 7 stycznia 1895 roku. Zarząd „Sokoła” zbierał się regularnie w sali Café Upleger, zaś w kawiarni przy Olivaer Tor (Brama Oliwska) odbywały się ćwiczenia gimnastyczne. Oprócz typowej gimnastyki w zakres zajęć wchodziły także: szermierka, pływanie, wioślarstwo i strzelectwo. Na skutek problemów wewnętrznych gdańskie gniazdo TG „Sokół” zaprzestało działalności. Zostało wykreślone ze Związku Sokołów Polskich w Państwie Niemieckim 21 grudnia 1906 roku. Cztery lata później, na fali ogólnopolskiego zlotu sokolstwa w Krakowie oraz dzięki inicjatywie dra praw Franciszka Kręckiego, reaktywowano gdańskie TG „Sokół” i powrócono do Związku Sokołów Polskich w Państwie Niemieckim⁴³³.

Siedzibą Towarzystwa była redakcja „Gazety Gdańskiej”, mieszcząca się wówczas przy Breitgasse 56 (Szeroka). Odrodzony gdański „Sokół” przetrwało do końca pierwszej wojny światowej. Po jej zakończeniu liczył 84 członków. Jego przedstawiciele w grudniu 1918 roku witali Ignacego Paderewskiego, przybyłego do Gdańska na pokładzie brytyjskiego krążownika. Aktywnie działali także w sprawie przyłączenia Gdańska do Polski, co było bacznie obserwowane przez Niemców. Trwająca w Wersalu konferencja stała się dla gdańskich Polaków, w tym kierownictwa miejscowego gniazda „Sokoła”, okazją do urządzenia uroczystych obchodów Konstytucji 3 maja. To doprowadziło do zakończenia działalności 13 maja 1919 roku TG „Sokół” w Gdańsku przez policję. Jednak już rok później

⁴³¹ P. Dwojacki, *Polenhof*, www.dziennikbałtycki.pl [dostęp: 07.09.2019].

⁴³² Pierwszym w Gdańsku polskim towarzystwem o charakterze sportowo-towarzysko-kulturalnym było założone w 1876 roku stowarzyszenie sportowe „Ogniwo” (przypis autora).

⁴³³ Z. Pawluczuk, *Zarys dziejów towarzystw gimnastycznych „Sokół” w Gdańsku, na Kaszubach i Kociewiu, w latach 1894–1939*, Wydawnictwo Pionier, Gdańsk 1995, s. 16–17.

polskie władze rozpoczęły konsolidację gniazd sokolich. Dnia 16 stycznia 1920 roku, ponownie w Café Upleger, restytuowano gdański TG „Sokół”. Okręg I Gdański należał do Dzielnicy Pomorskiej „Sokoła”. Jego prezesem został Franciszek Kręcki. Po 1924 roku Okręg I Gdański ograniczono do gniazd z terenu WMG, czyli z Sopotu, Gdańska-Śródmieścia, Oliwy, Siedlec, Nowego Portu. W 1928 roku okręg zrzeszał 200 druhów sokolich, w tym około 130 kolejarzy. Niekorzystne dla „Sokoła” decyzje polityczne podejmowane przez rząd sanacyjny oraz coraz trudniejsza praca w polskich organizacjach na terenie WMG sprawiły, że w 1934 roku gdańskie Towarzystwo liczyło już tylko 165 członków, a w 1939 roku między 80 a 100. Ostatnie zebranie gdańskiego „Sokoła” odbyło się w poczekalni Dworca Głównego 21 marca 1939 roku⁴³⁴.

Mimo istotnego wzrostu zainteresowania ruchem sokolskim w pierwszym dziesięcioleciu okresu międzywojennego, organizacja borykała się z poważnymi kłopotami lokalowymi. Ćwiczenia gimnastyczne odbywały się w sali lokalu Danziger Bürgergarten przy Karthäuserstrasse 27 (Kartuska), a także w pomieszczeniach Domu Polskiego przy Wallgasse 16A (Wałowa). Od 1924 roku członkowie TG „Sokół” korzystali z polskiego boiska, jeszcze bardzo prymitywne, powstałego na dawnym placu ćwiczeń pruskich wojsk łączności przy Heerdanger Strasse (al. Legionów), który otrzymali od Komisariatu Generalnego RP. Pierwsza duża impreza sportowa odbyła się tam już 26 października 1924 roku. W 1924 roku gdański oddział „Sokoła” rozpoczął intensywne starania o budowę własnej sokołni. Miała ona powstać na terenie sąsiadującym z boiskiem przy Polenhof. Do wybuchu drugiej wojny światowej obiekt nie został jednak oddany do użytku. Udało się za to wybudować ze środków społecznych nowoczesne boisko, otwarte 3 października 1926 roku⁴³⁵.

Warto wspomnieć o oliwskim gnieździe TG „Sokół”, które działało od 1922 roku. Liczyło ono około 30 członków, którzy w każdy poniedziałek i czwartek odbywali regularne ćwiczenia w oliwskiej Turnhalle przy Jahnstrasse, a w salce przy Kirchenstrasse uczyli się także języka polskiego. W związku z zaległościami płatniczymi na rzecz okręgu i związku działalność gniazda została zawieszona, a w 1929 roku zlikwidowano je.

Zdecydowanie prężniej działało utworzone w 1924 roku w sali Steppuhna na Karthäuserstrasse gniazdo Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w Sidlicach (Siedlce), nastawione na działalność sportową, ale przede wszystkim kulturalną i organizację wydarzeń. W 1927 roku gniazdo liczyło 26 członków, w tym 7 ćwiczących, oraz 26-osobową sekcję młodzieżową. Działalność gniazda TG „Sokół” w Sidlicach zanikła po 1935 roku⁴³⁶.

⁴³⁴ Tamże, s. 49.

⁴³⁵ K. Jażdżewski, *Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół”*, www.gedanopedia.pl [dostęp: 12.09.2019].

⁴³⁶ Z. Pawluczuk, *Zarys dziejów...*, s. 74.

Założycielem TG „Sokół” na Siedlcach i jego prezesem w latach 1924–1930 był fotograf zatrudniony w Komisariacie Generalnym RP, a potem w Dyrekcji Kolei i jednocześnie współpracownik niemieckich służb, Władysław Mamel. Jako powstaniec wielkopolski i osoba powszechnie uważana za bardzo pewną, został on łącznikiem niezwykle cennej dla polskiego wywiadu agentki, Eryki Bielang, pracującej w dowództwie lotniczego okręgu wojskowego. Zwerbowany najprawdopodobniej przez swojego kolegę z klasy w szkole w Świeciu, funkcjonariusza gdańskiej policji, Antona Reiwera, wydał polską agentkę, dostarczając nawet jej zdjęcie. Bielang aresztowano 14 czerwca 1937 roku. Mamel zaś wpadł rozpracowany przez inną polską agentkę – Paulinę Tyszewską. Wkrótce został aresztowany na terenie Polski i zlikwidowany⁴³⁷.

Dobrze działało także gniazdo TG „Sokół” prowadzące zajęcia w sali Towarzystwa Śpiewaczego św. Cecylii w starych koszarach w Nowym Porcie. W 1927 roku na 40 członków stale ćwiczyło dwa razy w tygodniu 11 mężczyzn i 5 kobiet. Oprócz gimnastyki i lekkiej atletyki, członkowie gniazda, aż do późnych lat trzydziestych, intensywnie udzielali się także towarzysko⁴³⁸. Stadion i obiekty przy Heersanger Strasse (al. Legionów) kojarzone były głównie z najważniejszym polskim klubem sportowym WMG – KS „Gedania”, a przede wszystkim jego sekcją piłkarską (oficjalna nazwa Sportklub Gedania e.V. in Danzig), od której zaczęła się historia tej organizacji. W 1922 roku, po mającym miejsce w lipcu tego roku konflikcie o podłożu finansowym w sekcji piłkarskiej „Sokoła”, władze gdańskiego TG „Sokół” doprowadziły do jej rozwiązania. W tej sytuacji większość zawodników przeszła do nowo założonego KS „Gedania”, którego zebranie założycielskie odbyło się 15 sierpnia 1922 roku w Domu Świętego Józefa przy Töpfergasse (Garncarska)⁴³⁹.

Prezesem nowego klubu został Konrad Rudolf, wiceprezesem Maksymilian Ruprecht a sekretarzem Eugeniusz Kastalski. Zadania i struktura organizacyjna klubu zostały określone dopiero w 1926 roku w statucie przyjętym przez walne zebranie klubu 19 marca. Pierwsze rozgrywki „Gedanii” odbywały się pod auspicjami Pomorskiego Okręgowego Związku Piłki Nożnej w Toruniu. Jednak, ponieważ gdańscy kibice liczyli na lokalną rywalizację, w 1924 roku KS „Gedania” przeniosła się do Baltischer Sport Verband, mogąc tym samym rozpocząć rozgrywki z niemieckimi klubami. Systematycznie rozwijano kolejne sekcje: w 1924 roku – lekkoatletyczną i strzelecką, w 1926 roku – tenisa ziemnego, w 1928 roku –

⁴³⁷ L. Gondek, *Działalność wywiadu polskiego w Prusach Wschodnich (1934–1939)*, „KMW”, 1978 nr 4, s. 521–547.

⁴³⁸ Z. Pawluczuk, *Zarys dziejów...*, s. 76.

⁴³⁹ Zbiory własne autora (ZWA), *List przedwojennego zawodnika i działacza Gedanii, Gerarda Knoffa*, „Głos Wybrzeża”, 1982 z dn. 26.08.

boksyerską i motocyklową, w 1929 roku – piłki ręcznej mężczyzn, w 1930 roku – hokeja na lodzie i piłki ręcznej kobiet, a w 1934 roku – kolarską i tenisa stołowego⁴⁴⁰.

KS „Gedania” ściśle współpracowała przy organizacji ćwiczeń wojskowych dla gdańskiej Polonii, a kobiety – zawodniczki „Gedanii” w przededniu wojny brały udział w kursach siostr rezerwy Czerwonego Krzyża oraz Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Mimo ciągłych kłopotów finansowych klub organizował odczyty, prelekcje, imprezy patriotyczne i konkursy z nagrodami⁴⁴¹. Po zakończeniu kooperacji z TG „Sokół”, pierwszym boiskiem KS „Gedania” był przygotowany własnymi siłami plac na Bischofsberg (Biskupia Górka). Po rejestracji w Baltischer Sport Verband polska drużyna otrzymała przydział godzin w kompleksie sportowym Heinrich Ehlers Platz, położonym niedaleko stadionu Jahn Kampfbahn w Langfuhr (Wrzeszcz). Wybudowany w 1912 roku Heinrich Ehlers Platz, nazwany tak od imienia i nazwiska Heinricha Ehlersa, nadburmistrza Gdańska w latach 1903–1910, był pierwszym pełnowymiarowym boiskiem piłkarskim w Gdańsku⁴⁴².

Na Heinrich Ehlers Platz odbywały się także treningi oraz sparringi piłkarzy juniorów KS „Gedania” oraz lekkoatletów. Zimą, na specjalnie utworzonym, ogólnodostępnym lodowisku ćwiczyli hokeiści. Sekcje klubu trenowały również m.in. w Gimnastikhaus przy Wallgasse 16a (Wałowa), sąsiednim Domu Polskim, a nawet w Sporthalle we Wrzeszczu. „Pracując od kilku lat w klubie »Gedanja«, przeżywałem razem z innymi członkami różne chwile, chwile zwycięstw i klęsk, momenty oglądania dodatnich rezultatów pracy naszej, jak też i zaprzeczania jej. Jedno tylko zauważyłem, że mimo chronicznie ciężkiej sytuacji finansowej, trapiącej naszą »Gedanję«, mimo tylu różnego rodzaju przeszkód na terenie Gdańska, klub nasz, dzięki ustawicznym zabiegom jego Członków rozwija się, zwiększając z roku na rok zakres i tempo pracy”⁴⁴³ – napisał w artykule wstępnym do pierwszego numeru biuletynu „Sport”, będącego organem KS „Gedania”, wiceprezes, a potem prezes, Wiktor Stankowski.

Sukcesy sportowe klubu sprawiły, że w 1929 roku „Gedanią” poważnie zainteresował się Komisarjat Generalny RP, upatrując w klubie szansy na jeszcze szersze propagowanie polskości. W efekcie KS „Gedania”, wraz ze wszystkimi sekcjami, przeniósł się na boisko przy Heeresanger. Najważniejszym cyklicznym wydarzeniem sportowym na obiektach „Gedanii” był Polski Tydzień Sportu, wzorowany na Zoppotersportwoche. Na imprezę

⁴⁴⁰ A. Gochniewski, T. Stegner, E. Torchała, J. Tuminowski, *75 lat Gedanii*, Wydawnictwo KKS „Gedania” Gdańsk, Gdańsk 1995, s. 11–12.

⁴⁴¹ *Konkurs fotograficzny*, „SOKSG”, 1930 nr 2 (październik), s. 2.

⁴⁴² Dziś w tym miejscu znajduje się Centrum Medycyny Inwazyjnej oraz Pomorskie Centrum Chorób Zakaźnych i Gruźlicy (przypis autora).

⁴⁴³ W. Stankowski, *Nareszcie początek*, „SOKSG”, 1930 nr 1 (sierpień), s. 1.

składały się zawody lekkoatletyczne, wioślarskie, mecze piłki nożnej, wyścigi motocyklowe i jeździeckie skoki przez przeszkody. Z czasem Polski Tydzień Sportowy w Gdańsku stał się niezwykle ważną imprezą dla wszystkich Polaków Pomorza. W 1930 roku patronat nad wydarzeniem objął Komisarz Generalny RP. W tym czasie KS „Gedania” liczył 800 członków i szkolił 100-osobową grupę młodzieżową⁴⁴⁴.

Sukcesy sportowe oraz chęć zorganizowania na polskim stadionie międzynarodowych zawodów sprawiła, że latem 1931 roku, na wniosek Komisariatu Generalnego RP w WMG, Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przystosowania Wojskowego (PUWFiPW) przyznał dofinansowanie na modernizację obiektu, która rozpoczęła się w listopadzie tego roku⁴⁴⁵. Ogólny koszt modernizacji obiektu zamknął się w 1933 roku kwotą 84 512,79 zł, na którą złożyły się fundusze PUWFiPW oraz Komisariatu Generalnego RP. Po modernizacji na infrastrukturę KS „Gedania” przy Heersangerstrasse składał się stadion piłkarski o rozmiarach 105×67,5 m, przynależna do niego infrastruktura lekkoatletyczna (400-metrowa sześciotorowa bieżnia, skocznie i rzutnie kulą, młotem i dyskiem), kryta trybuna, piłkarskie boisko treningowe, boisko do gier małych, zamieniane zimą na lodowisko dla hokeistów, lokal klubowy z salkami wielofunkcyjnymi zaanektowanymi przez gimnastyków i pingpongistów, ale używanymi także do wielu innych celów, kawiarnią i biurami, strzelnicą z ośmioma stanowiskami. W 1935 roku zbudowano korty tenisowe, na których ćwiczyła sekcja tenisa, licząca w latach 1926–1939 od 30 do 60 osób. Do 1939 roku swojego obiektu nie miała nadal sekcja pięściarska, której treningi odbywały się w budynku DOKP, na wynajętych obiektach i w szatni Domu Polskiego⁴⁴⁶.

Stadion wraz z infrastrukturą wykorzystywany był także przez studentów-sportowców, zrzeszonych w Akademickim Związku Sportowym w Gdańsku. Powstał on jako inicjatywa „Bratniej Pomocy”, polskiej organizacji studenckiej w WMG, której podstawowym celem działalności było zabezpieczenie warunków bytowych i naukowych polskim studentom, przybywającym do nieprzychylnego Polakom WMG, zamierzającym kształcić się – głównie na Politechnice Gdańskiej. Siedziba AZS mieściła się w domu akademickim „Bratniej Pomocy”. Studenci zrzeszeni w AZS otrzymali możliwość korzystania z infrastruktury sportowej, której organem prowadzącym był Komisariat Rządu RP. Były to: stadion, korty tenisowe i strzelnica KS „Gedania” przy ul. Heeresanger (al. Legionów) we Wrzeszczu⁴⁴⁷. Dzięki kontaktom studentów AZS z innymi Polakami-sportowcami, udawało się

⁴⁴⁴ W. Stankowski, *Więcej Zrozumienia!*, „SOKSG”, 1930 nr 2 (październik), s. 3.

⁴⁴⁵ J. Trupinda, *Gedania – klub...*, s. 173.

⁴⁴⁶ A. Gochniewski, *50 lat KKS Gedania 1922–1972 – materiały*, Wydawnictwo KKS „Gedania”, Gdańsk 1972, s. 12.

⁴⁴⁷ J. Gąssowski, R. Stanowski, *40 lat...*, s. 17.

popularyzować sport w polskim środowisku studenckim. Struktury sportu akademickiego nieustannie trapił problem niedoinwestowania w sprzęt. Jedna para butów sportowych z kolcami użytkowana była na zmianę przez kilku zawodników, podobnie było z rakietami, piłkami, a koszty wyjazdów spoczywały na samych zawodnikach. Mimo to utrzymywano ożywione kontakty sportowe z polskimi klubami na Pomorzu⁴⁴⁸.

Zamysł Komisariatu Generalnego RP w Gdańsku, aby wzmocnić społeczność polską w WMG, wykorzystując działalność KS „Gedania”, był trafiony. W sezonie letnim w każdym tygodniu odbywały się zawody i manifestacje patriotyczne, w których brali udział, mimo teoretycznego zakazu ustanowionego prawem WMG, polscy żołnierze w mundurach. Sytuacja taka miała miejsce w 1938 roku, kiedy sportowcom grała umundurowana orkiestra starogardzkiego 2. Pułku Szwoleżerów Rokitniańskich⁴⁴⁹. Huczne obchody Dni Morza, festyny harcerskie czy codzienna aktywność sportowo-społeczna członków klubu, których w 1939 roku było już 1 200, sprawiały, że KS „Gedania” był wyjątkowo trudnym do zniesienia dla Niemców bastionem polskości w Wolnym Mieście⁴⁵⁰. Z tego powodu systematycznie od 1938 roku wypowiadano Polakom możliwość korzystania z miejskich obiektów sportowych, a w 1939 roku wykreślono „Gedanię” z rejestru stowarzyszeń sportowych. Po 1 września 1939 roku polski kompleks sportowy przy Heeresanger został zajęty przez Niemców i oddany w zarząd Luftwaffe, utrzymującą drużynę LSV Danzig.



Fot. 28. Stadion i obiekty KS „Gedania” (Gdańsk, 2010 r.);
źródło: materiały prasowe Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

⁴⁴⁸ Tamże, s. 19.

⁴⁴⁹ ZWA, *List przedwojennego zawodnika i działacza KS „Gedania”, Gerarda Knoffa do Zarządu KS „Gedania”*, Gdańsk 1990 z dn. 08.07.

⁴⁵⁰ *Bastion Polskości*, „Głos Wybrzeża”, 1987 nr 225 z dn. 26–27.09., s. 1.

Kolejnym, niezwykle istotnym „polskim” adresem, pod którym mieściło się m.in. Biuro Gminy Polskiej, był – wspomniany już wcześniej – Dom Polski przy Wałgasse 16a⁴⁵¹. Informacje o nim znajdowały się w każdej księdze teleadresowej Wolnego Miasta oraz w każdym międzywojennym przewodniku po Gdańsku i obszarze Wolnego Miasta, nie wyłączając pracy dra Mieczysława Orłowicza. Z punktu widzenia turysty był to bowiem trzeci najważniejszy, obok Polskiej Poczty i Komisariatu Generalnego RP, budynek w Gdańsku. Od grudnia 1924 roku mieściła się tam m.in. siedziba Gminy Polskiej, założonej trzy lata wcześniej na bazie podkomisariatu Naczelnej Rady Ludowej w Gdańsku. Gmina Polska utworzyła w nim kilka wydziałów, które zajmowały się odpowiednimi resortami działalności, m.in. szkolny, kulturalno-oświatowy, opieki społecznej, kościelny, prawno-polityczny, urzędniczy, wiejski. W 1923 roku gmina liczyła 7 500 członków, w tym 3 500 nadzwyczajnych, w 1933 roku ponad 5 000 członków, w tym 1 000 nadzwyczajnych. Gmina Polska oprócz działalności politycznej, animowała także życie towarzyskie Polaków w WMG, organizowała różnego rodzaju imprezy – spotkania opłatkowe, zebrania, zabawy, wykłady z historii literatury polskiej dla polskich studentów na ówczesnej Politechnice Gdańskiej, spektakle teatralne, obozy letnie dla dzieci organizowane na terenie Polski, odczyty np. na temat historii i kultury Polski⁴⁵².

5. Turystyka i rekreacja we wschodniej części Zatoki Gdańskiej pod dyktatem NSDAP

Po wygranych wyborach z 28 maja 1933 roku (52,7%), oficjalnie „wolne”, miasto Gdańsk stało się terenem nieskrępowanej działalności już nie tylko NSDAP i jej partyjnych przybudówek, ale także niemieckich organizacji, jak np. utworzonego w 1933 roku Deutsche Arbeits Front czy będącej jego częścią organizacji KdF. KdF zajmowała się organizacją wypoczynku i imprez sportowych dla obywateli Trzeciej Rzeszy, a już od listopada 1933 roku, także mieszkańców Gdańska. Podobnie jak w Rzeszy, także w Gdańsku KdF zajmował się organizowaniem wszelkiego rodzaju wycieczek. W przededniu wojny z jego usług skorzystało prawie 65 000 turystów⁴⁵³.

Ogromna popularność oferty KdF była spowodowana bardzo niskimi cenami, co było zgodne z budowaniem mitu Trzeciej Rzeszy, jako państwa przyjaznego ludziom pracy. Wiosną 1934 roku utworzono w ramach gdańskiego KdF-u, Okręgowy Urząd Sportowy

⁴⁵¹ *Ilustrowany przewodnik...*, s. 60.

⁴⁵² Tamże, s. 63.

⁴⁵³ J. Załęska-Kaczko, *Organizacja Kraft durch Freude w Wolnym Mieście Gdańsku i jej kąpielisko morskie*, „Argumenta Historica”, 2014 nr 1, s. 171.

(Gausportamt), zajmujący się organizowaniem zajęć, obozów i kursów sportowych, skierowanych do szerokiego grona odbiorców i do zakładów. Za mniej niż 1 guldena można było wykupić kartę sportową, która nie tylko uprawniała do korzystania z zajęć sportowych, ale także stwarzała możliwość wypożyczenia strojów sportowych czy korzystania ze sprzętu. Wypadkową wprowadzenia sportu do zakładów pracy było powstanie w 1937 roku zakładowych wspólnot sportowych (Betriebssportgemeinschaften), kontrolowanych przez KdF i rywalizujących – w ramach obowiązującej doktryny współzawodnictwa – o specjalne odznaki⁴⁵⁴.

Kolejny oddział KdF, czyli utworzony w 1937 roku Urząd ds. Czasu Wolnego, zajmował się organizacją koncertów, imprez kulturalnych, dystrybucją biletów do teatru, kina, a także prowadzeniem własnej rozgłośni radiowej. Sztandarową inwestycją KdF w Gdańsku była budowa obszernej hali plażowej pomiędzy Stogami a Wisłoujściem. Plany uwzględniały także stworzenie w sąsiedztwie dużego kąpieliska⁴⁵⁵. Gdańska hala plażowa KdF, wraz z kąpieliskiem, wpisywała się w ideę tworzenia wielkich centrów wypoczynkowych dla robotników i inteligencji. Największym był budowany w latach 1936–1939 niedaleko Sassnitz na Rugii, ale nieukończony, ośrodek „Prora”, liczący 10 000 pokoi i mogący pomieścić jednocześnie 20 000 letników. Ogromny dom wypoczynkowy miał długość 4,5 km. Goście kurortu mieli korzystać z basenów, kin, portu dla statków wycieczkowych i kolei⁴⁵⁶.

Hala plażowa KdF na plaży Wisłoujście była znacznie skromniejsza. Drewniany obiekt, ustawiony dłuższym bokiem do morza, z dachem krytym strzechą, mógł jednocześnie zmieścić do 1 200 osób. „Zadbana promenada plażowa prowadzi z hali plażowej do Wisłoujścia i Nowego Portu. Przy tej promenadzie latem 1938 roku wybudowano Halę KdF WMG, w której świętuje wielu Gdańszczan” (pis. org.) – napisał w 1939 roku Max Wittke, autor publikacji na temat Stogów⁴⁵⁷.

Po wygranej przez Niemców kampanii wrześniowej w Polsce Adolf Hitler, dnia 8 października 1939 roku wydał dekret o organizacji administracji wschodnich terytoriów Drugiej Rzeczypospolitej, włączonych do Rzeszy. Na mocy tego dekretu dnia 26 października 1939 roku utworzono z terenów WMG, większości obszarów dawnego województwa pomorskiego i fragmentu województwa warszawskiego, Reichsgau Westpreussen, który dnia 2 listopada 1939 roku przemianowano na okręg Rzeszy Gdańsk-Prusy Zachodnie.

⁴⁵⁴ Tamże, s. 173.

⁴⁵⁵ Wystawa „»Raj« niemieckiej wspólnoty narodowej. Kąpielisko nadmorskie KdF Rugia w realizacji idei niemieckiej wspólnoty narodowej” – Gdańsk, 20 listopada – 6 grudnia 2013, www.gdansk.ipn.gov.pl [dostęp: 23.04.2019].

⁴⁵⁶ „MACHTUrlaub“, die Dauerausstellung im Dokumentationszentrum Prora, Das Dokumentationszentrum Prora in der Anlage des geplanten „KdF-Seebades Rügen“, www.proradok.de [dostęp: 24.03.2021].

⁴⁵⁷ M. Wittke, *Volksbad Heubude...*, s. 19.

Dnia 20 listopada włączono zaanektowany obszar w granicę walutową Rzeszy, przesuając tym samym obszar celny na granicę z Generalnym Gubernatorstwem. Zarządcą nowego okręgu został dotychczasowy Gauleiter NSDAP w Gdańsku, Albert Forster. Nowy okręg składał się z 31 okręgów powiatowych NSDAP i 500 komórek terenowych. Codziennością stały się morderstwa, deportacje i przymusowe wpisywanie na Volkslistę, przeprowadzane na ludności polskiej, terror i eksterminacja Żydów. Tworzeniu nowego ładu towarzyszyły ogromne, publiczne manifestacje, wiece z udziałem prominentnych mówców, takich jak Alfred Rosenberg, Robert Ley czy Joseph Goebbels, a nawet sam Adolf Hitler⁴⁵⁸.

Na polu kultury propagowano „wiecznie niemiecki Gdańsk” i tworzono jednolitą świadomość kulturową. Siłą rzeczy, musiało to dotyczyć także architektury i urbanistyki, w tym zagospodarowania turystycznego i sportowego. Zmiany dotyczyły całego okręgu. W Lipnie planowano zbudowanie całkowicie nowego miasta, w Bydgoszczy – nowego ratusza, w Gdyni – nowego dworca, sądu, teatru i kilku hoteli⁴⁵⁹. Rozważano rozbudowę teatru w Gdańsku, a na Wyspie Spichrzów i przy Bramie Oliwskiej miały powstać imponujące gmachy. Przy Bramie Oliwskiej planowano wybudować nowy Dworzec Główny. Na Targu Siennym i Targu Rakowym powstać miało nowe centrum skupiające życie miasta, wpisujące się w koncepcję tzw. Gauforów⁴⁶⁰.

Wielka przebudowa, usankcjonowana dekretem Hitlera z 16 maja 1941 roku, poprzedzona została kilkoma innymi ważnymi inwestycjami. Pierwszą z nich była budowa gdańskiego odcinka autostrady Berlin – Królewiec, którą Forster zainicjował już 18 września 1939 roku. Przy okazji budowy autostrady planowano także zmodernizować sieć głównych ulic w mieście. Główny „gdański” węzeł autostradowy znajdować się miał w okolicach Pruszcza Gdańskiego. Do prac przygotowawczych wykorzystano m.in. wolnogdańskich Żydów⁴⁶¹. Po dwóch latach, dnia 14 września 1941 roku prace wstrzymano⁴⁶².

W 1940 roku gdańscy naziści pod wodzą Alberta Forstera rozpoczęli planowanie wyburzeń większości budynków na północ od ul. Stągiewnej aż do cypla Wyspy Spichrzów, by móc wznieść tam budynek NSDAP. Kolejnym wielkim założeniem urbanistycznym miało być postawienie naprzeciwko Bramy Wyżynnej czterech ogromnych, wielofunkcyjnych hal,

⁴⁵⁸ D. Schenk, *Gdańsk 1930–1945. Koniec pewnego Wolnego Miasta*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2014, s. 174–176.

⁴⁵⁹ Tenże, *Albert Forster...*, s. 282.

⁴⁶⁰ J. Załęska-Kaczko, *Architektura nazistowskiego Gdańska*, wykład z 09.01.2016 r. w Instytucie Kultury Miejskiej w Gdańsku.

⁴⁶¹ E. Pintus, *Meine wahren erlebnisse – Moje prawdziwe przeżycia*, Instytut Kaszubski, Gdańsk – Lubeka 2005, s. 92.

⁴⁶² *Berlinka to...*, www.berlinka.pcp.pl [dostęp: 15.07.2019].

z których każda byłaby większa od kościoła Mariackiego. Ich budowa miała rozpocząć się wraz ze zwycięskim zakończeniem wojny⁴⁶³. Na szczęście plany te nie zostały zrealizowane.

Najbardziej widowiskową inicjatywą, stworzoną w zgodzie z nowym rozdziałem w historii miasta, którą udało się dokończyć gdańskim nazistom, było schronisko młodzieżowe im. Paula Beneke na Bischofsberg, czyli Biskupiej Górze w Gdańsku⁴⁶⁴. Kamień węgielny pod inwestycję położono w 36. rocznicę urodzin Alberta Forstera, 26 lipca 1938 roku. Paul Benecke Jugendherberge, czyli monumentalne założenie, zaprojektowane przez Hansa Riecherta, który wcześniej zaprojektował m.in. modernistyczną szkołę dla dziewcząt im. Heleny Lange, miało być największym tego typu obiektem na obszarze, na którym rządziło NSDAP, czyli także w Niemczech⁴⁶⁵. Planowana powierzchnia zabudowy miała wynosić 3 000 m², powierzchnia tarasu widokowego 1 200 m². Budynek miał mieć 238 pomieszczeń, 435 okien, a do jego budowy użyto półtora miliona cegieł. Obiekt nazywano „najpiękniejszym schroniskiem na niemieckim wschodzie”, „nowym dumnym symbolem miasta” czy „pomnikiem gdańskiej żeglugi”⁴⁶⁶.

Schronisko, mogące jednocześnie pomieścić do 500 gości, zaprojektowane zostało jako dwukondygnacyjna, trójskrzydłowa budowla pokryta dwuspadowym dachem z dziedzińcem zamkniętym niskim budynkiem portierni. W południowo-wschodnim narożniku tarasu znajdowała się wieża z punktem widokowym na szczycie i balkonem. Planowano je pierwotnie ukończyć w czerwcu 1939 roku. Budowa przeciągnęła się jednak do pierwszej połowy 1940 roku. Dnia 26 lipca 1940 roku uruchomiono zamontowany na wieży carillon. Obiekt podlegał Hitlerjugend i był na tyle ważnym elementem budowania „nowej tożsamości miasta”, że w maju 1941 roku odwiedził go Adolf Hitler. Podczas wojny przeniosła się tam część administracji finansowej Rzeszy. W pierwszych miesiącach 1945 roku zamieniono je zaś na koszary dla powoływanych do służby wojskowej najmłodszych gdańszczan, wśród nich Gerharda Jeske, który wspominał: „W ciągu dnia łączyliśmy po nasiąkniętej glinie rowów przeciwczołgowych, które wykopaliliśmy jesienią 1944 roku. Z powodu wód roztopowych krawędzie ześlizgnęły się do środka i jako

⁴⁶³ D. Tusk, D. Duda (red.), *Wydarzyło się w Gdańsku 1901–2000. Jeden wiek w jednym mieście*, Wydawnictwo Dar Gdańska, Gdańsk 1999, s. 89.

⁴⁶⁴ Paul Beneke (zm. przed 22.03.1477 r.) był największą legendą hanzeatyckiego Gdańska. Podczas wojny Hanzy z Niderlandami i Anglią Beneke, dowodząc tzw. Wielką Karawelą Peter von Danzig (Piotr z Gdańska), zajął w 1471 roku dwa statki z Normandii: „Madeleine” z Dieppe oraz „Schwan” z Caen i wziął do niewoli byłego szeryfa (1453–1454) i burmistrza (1462–1463) Londynu, Thomasa Cooka. Postać Paula Beneke, podobnie jak fakt, że na ostatnim zjeździe delegatów Hanzy w 1669 roku organizacja ta nie została oficjalnie zlikwidowana, idealnie nadawały się do budowania przez nazistów tradycji Hanzy, jak i wzmacniania tworzonego od początku istnienia Wolnego Miasta Gdańska, w opozycji do polskiej polityki historycznej, mitu „Wielkiego Hanzeatyckiego Gdańska” (przypis autora).

⁴⁶⁵ Obecnie to Wydział Farmaceutyczny z oddziałem Medycyny Laboratoryjnej GUM przy al. Generała Józefa Hallera (przypis autora).

⁴⁶⁶ A. Perz, *21 marca 1939 na Biskupiej Górze*, www.ibedeker.pl [dostęp: 15.07.2019].

przeszkoda dla radzieckich czołgów były bezwartościowe (...). Rosyjskie bombowce »uparciuchy« warczały nad miastem i rozładowywały tam swój śmiertelny ładunek. Po capstrzyku wpełzliśmy pod nasze cienkie derki. Nasz pluton leżał w mansardzie pod dachem, z widokiem na miasto. Pomimo alarmu przeciwlotniczego nalotu i kanonady armat, nie wolno nam było zejść do piwnicy. Bezpośredni strzał w dach spowodowałby rozerwanie nas na strzępy. Na placu przed schroniskiem znajdowały się stopy panzerfaustów. Ich wybuch zmiotłby budynek...»⁴⁶⁷.

Podczas walk o miasto w drugiej połowie marca 1945 roku wieża służyła za punkt kierowania ogniem dla niemieckich okrętów kotwiczących na Zatoce Gdańskiej. Po zajęciu Biskupiej Górki przez Sowieców, na tarasie widokowym rozłożył się sztab 65. Armii II Frontu Białoruskiego generała Pawła Batowa. Po zakończeniu walk obiekt przejęli czasowo studenci Politechniki Gdańskiej. Potem zaś milicja obywatelska.

Ośrodki rekreacyjno-rehabilitacyjne dla najmniej zamożnych rodzin

Niewątpliwym fenomenem dwudziestolecia międzywojennego w WMG był socjalny, modernistyczny program, w wyniku którego na terenach WMG powstały specjalne ośrodki wypoczynkowo-lecznicze dla najmniej zamożnych mieszkańców. Polityka sprawiła, że obiekty te szybko zmieniły swoje przeznaczenie⁴⁶⁸. Kiedy w 1927 roku wybory do gdańskiego Volkstagu wygrali socjaldemokraci, zaczęli oni wcielać w życie obietnicę poprawy standardu życia niżej uposażonej ludności. Największym projektem w tym zakresie było utworzenie ośrodków sanatoryjno-rewolucyjnych dla dzieci z ubogich rodzin. Ośrodki te planowano wybudować na terenach nieprzemysłowych, z dala od ośrodków miejskich. W ten sposób powstały trzy nowoczesne sanatoria: w Orlu na Wyspie Sobieszewskiej, w lasach między Zaskoczynem a Mierzyszynem i w Sztutowie⁴⁶⁹.

Oddany do użytku w 1930 roku Kindererholungsheim Stutthof był inwestycją powiatu Wielkie Niziny. Wcześniej w tym miejscu celom wypoczynku dzieci służył od ośmiu lat stary barak. Z czasem barak zaczął się rozpadać, więc powiat postanowił udostępnić środki na budowę większego ośrodka. Organizowano tutaj 6-tygodniowe turnusy wypoczynkowe. Za budową ośrodka w tym miejscu przemawiało jego położenie pośrodku lasów i w pobliżu morza. Otwarcie ośrodka zbiegło się z 10. rocznicą istnienia powiatu i było tej rocznicy

⁴⁶⁷ G. Jehske, *Schronisko Młodzieżowe im. Paula Beneke*, www.biskupiagorka.pl [dostęp: 15.07.2019].

⁴⁶⁸ B. Gondek, M. Kozłowski, *Naziści w pomorskich sanatoriach. Esesmani i żołnierze zastąpili dzieci z ubogich rodzin*, www.trojmiasto.wyborcza.pl [dostęp: 19.02.2019].

⁴⁶⁹ B. Gondek, M. Kozłowski, *Samorządowe sanatoria i ośrodki wypoczynkowe dla niezamożnej ludności Wolnego Miasta Gdańska w Jankowie, Orlu, Sztutowie i Zaskoczynie w okresie przedwojennym (1929–1939)*, „Zeszyty Muzeum Stutthof w Sztutowie”, 2020 nr 8/18, s. 12.

uświetnieniem. Koncepcję ośrodka opracowano na podstawie doświadczeń podobnych przybytków. Z wejścia głównego przechodziło się na zadaszoną halę do leżakowania. Pozwalało to na przeprowadzanie kuracji leżakowania również przy złej pogodzie. Hala miała 20 m długości i 4 m szerokości. Łączyła się z budynkiem głównym oraz z placami zabaw i łączką. Budynek główny miał dwie kondygnacje⁴⁷⁰.



Fot. 29. Komendantura KL Stutthof (Stutthof, 1941 r.);
źródło: <https://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/51,35612,21533210.html#S.galeria-K.C-B.1-L.1.duzy>
[dostęp: 08.09.2023].

Na parterze mieściły się z jednej strony schody, a z drugiej ustawiono rząd szaf i kredensów (komód). Pośrodku był obszar jadalny i dla pobytu dziennego. Strefa ta miała wymiary 15×6,5 m. Sześć wychyłanych szklanych drzwi prowadziło do holu. Budynek podzielony był na dwa skrzydła: jedno z dwiema salami dla dziewcząt z 15 miejscami w każdej, podobnie drugie skrzydło – 2 sale dla chłopców, po 15 miejsc. W każdym skrzydle umieszczono umywalnię z 15 stanowiskami. Ponadto w budynku znajdowały się pomieszczenia administracji, gabinet lekarski oraz dwie sale dla chorych. Górną kondygnację zajmowały pomieszczenia mieszkalne dla gospodyni obiektu, przedszkolanki oraz personelu kuchennego. Prace budowlane zlecono głównie firmom z powiatu. Wykonanie niektórych elementów, jak na przykład stolarki budowlanej, powierzono firmie Scheffler z Gdańska, a instalacji ogrzewania wody firmie A. W. Müller, także z Gdańska. Nad całością czuwał mistrz budowlany Richard Strube z Nowej Kościelnicy⁴⁷¹. Z czasem świetlicę sanatorium ozdobili malowidłami mali pensjonariusze ośrodka⁴⁷².

Nowoczesne rozwiązania techniczne, kanalizacja, modernistyczne rozplanowanie wnętrz były oczywistym powodem do dumy gdańskich socjalistów, jednak nie na długo.

⁴⁷⁰ G. Rehaag, *Ostseebad Stutthof. Heimat-Dokumentation Danzig Westpreussen*, Preetz 1995, s. 72.

⁴⁷¹ *Das Kinderwalderholungsheim in Stutthof*, „Danziger Volksstimme” (dalej „DV”), 1930 z dn. 11.06., s. 6.

⁴⁷² *Kinder Wald Erholungsheim bei Stutthof*, „Danziger Neueste Nachrichten”, 1930 nr 184 z dn. 08.08., s. 3.

W 1932 roku, a więc wcześniej niż do Zaskoczyna, zamiast niezamożnych dzieci z Wolnego Miasta do placówki kierowano na szkolenia ideologiczne gdańskich funkcjonariuszy NSDAP. W 1939 roku obiekty sanatoryjne, wraz z nieodległą leśniczówką posłużyły Niemcom do zorganizowania obozu dla ludności cywilnej. W lipcu 1939 roku 10 pensjonariuszy gdańskiego więzienia ogrodziło nieodległą polanę płotem z drutu kolczastego, rozstawiając następnie 20 namiotów oraz budując kuchnię, latryny i umywalnię. Obóz był jednym z trzech (poza nim Grenzdorf i Nowy Port), podlegających komendanturze obozów dla jeńców cywilnych w koszarach w Nowym Porcie (Kommandantur der Gefangenenlager Danzig)⁴⁷³.



Fot. 30. Budynek Adolf Hitlerschule (Zaskoczyn, ok. 1935 r.);
źródło: http://wolneforumgdansk.pl/files/adolf_hitler_school_danzig_appropriate_stamp_moonwheel_historical_files_151.jpg [dostęp: 08.09.2023],

Spośród trzech socjalistycznych sanatoriów największe wrażenie robiła imponująca na owe czasy realizacja w Zaskoczynie. Inwestorem nie był Senat, lecz powiat. W przypadku Zaskoczyna był to powiat Gdańskie Wyżyny. Powiat, wspólnie z władzami centralnymi, zatroszczył się też o rozpowszechnienie idei takiego ośrodka, począwszy od poszukiwania odpowiedniego miejsca, aż po zaangażowanie – na poły społeczne – przedsiębiorców najróżniejszych branż, które niezbędne były przy realizacji tego przedsięwzięcia. Było to w rzeczywistości bardzo skuteczne partnerstwo publiczno-prywatne. Grunt pod budowę ośrodka zaoferował miejscowy posiadacz ziemski Graf von Kamnitz. Wydzielono działkę o powierzchni ponad 13 000 m². Choć była ona położona bliżej Mierzeszyna, wchodziła jednak w obszar należący do wsi Zaskoczyn. Projekt architektoniczny zlecono architektowi

⁴⁷³ K. Ciechanowski, *Hitlerowski obóz w Gdańsku Nowym Porcie (Zivilgefangenenlager Neufahrwasser) 1 IX 1939 – 1 IV 1940*, „Zeszyty Muzeum Stutthof w Sztutowie”, 1984 nr 5, s. 52.

Riechertowi, a nad przebiegiem budowy czuwał architekt Witte. Prace budowlane rozpoczęto z końcem lata 1929 roku. Były one znacznie utrudnione przez dojazd duktami leśnymi, które były w złym stanie. Wielkie zaangażowanie wszystkich firm i społecznych pomocników pozwoliło na ukończenie prac – oraz całkowite wyposażenie – już z początkiem lipca następnego roku. Robotnicza gazeta Wolnego Miasta „Danziger Volksstimme” poświęciła otwarciu ośrodka w Zaskoczynie specjalną kilkustronicową wkładkę. W podziękowaniu za ofiarność w realizacji tego przedsięwzięcia umieszczono także reklamy wszystkich zaangażowanych w budowę firm. Ośrodek w Zaskoczynie był największym z trzech projektów. Budynek miał 41 m długości, 13,5 m szerokości oraz 15,5 m wysokości i liczył cztery kondygnacje. Dwie górne zajmowały sale dla dzieci, po osiem na każdej z kondygnacji. Łącznie przewidziano możliwość jednorazowego przyjęcia 80 pensjonariuszy. Parter zajmowały kuchnie i jadalnia, ale także pracownia rentgenowska. Piwnice zagospodarowano dla celów higieny, to znaczy zapewniono natryski, wanny, ale także umieszczono tam salę dezynfekcyjną. Szczególną dumą napawała najlepsza na owe czasy infrastruktura. Zainstalowane zostały nowoczesne urządzenia grzewcze, wentylacyjne, a nawet pralnia. Na placu przed budynkiem zorganizowano boisko sportowe, wyposażone także w przyrządy gimnastyczne. Ze względu na odległe położenie Zaskoczyna od większych miejscowości zadbano także o pomieszczenia mieszkalne dla personelu⁴⁷⁴.

Ośrodek w Zaskoczynie nie funkcjonował zbyt długo w zgodzie ze swoim pierwotnym przeznaczeniem. Rozporządzeniem Adolfa Hitlera z 4 grudnia 1934 roku przemianowano ośrodek w Zaskoczynie na Gauführerschule (Okręgową Szkołę Przywódców). W późniejszych latach ośrodek zmieniono nazwę na Adolf-Hitler-Schule. W czasie wojny przywrócono w Zaskoczynie funkcję sanatoryjną. Tym razem jednak zamiast dzieci zakwaterowano tam rannych żołnierzy⁴⁷⁵.

W 1930 roku otwarto ośrodek sanatoryjno-wypoczynkowy w Orlu (Wordel). Był to drugi ośrodek wypoczynkowy dla dzieci z niezamożnych rodzin, położony nad morzem, zaledwie 150 m od plaży. Modernistyczną bryłę sanatorium zaprojektował architekt Hans Meier. Inwestorem obiektu był powiat, w tym przypadku Gdańskie Niziny (Kreis Danziger Niederung). W dwukondygnacyjnym sanatorium mogło wypoczywać 40 dzieci. Do dyspozycji przebywających oddano długą na 60 m halę do leżakowania. Prace budowlane do stanu surowego prowadziła firma Alex z Oruni, a fabryka mebli H. Scheffler oraz firma M. Streich z Gdańska odpowiedzialne były za stolarkę budowlaną oraz meble. Inwestycja

⁴⁷⁴ *Ein ideales Kindererholungsheim im Walde von Saskoschin, Freie Stadt Danzig*, „DV”, 1930 nr 155 z dn. 07.07., s. 7.

⁴⁷⁵ Informacja pozyskana w 2013 roku przez dyrektora DPS „Leśny” dyr. Waldemara Dowgierta od dawnych mieszkańców Zaskoczyna (przypis autora).

cieszyła się zainteresowaniem zarówno mieszkańców pobliskiego Sobieszewa (Bohnsack), jak i odwiedzających to miejsce mieszkańców Gdańska, a sam obiekt, jeszcze przed jego otwarciem, zyskał potoczną nazwę „Weisses Schloss am Meer” (Biały zamek nad morzem)⁴⁷⁶.

W 1935 roku obiekt był zamieniony najpierw w ośrodek rekrutacyjno-szkoleniowy NSDAP, a następnie – po rozbudowie – zostały ulokowane tam koszary i ośrodek szkoleniowy gdańskiego SS. Tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej kwaterowali w nim członkowie powołanego w lipcu 1939 roku ze środków finansowych Senatu WMG, oddziału SS-Wachsturmbann Eimann, trenujący na przyległych terenach leśnych czynności niezbędne przy przeprowadzaniu akcji eksterminacyjnych i metody rozstrzeliwań. Wiedzę nabytą w Orlu wykorzystali w egzekucjach Polaków na Pomorzu, w tym podczas rozstrzeliwania polskich pocztowców z Gdańska⁴⁷⁷.

6. Gdańsk jako centrum spójnego produktu turystycznego i rekreacyjnego

Zwycięstwo Prus w wojnie prusko-francuskiej (19 lipca 1870 do 10 maja 1871) i utworzenie w 1871 roku Cesarstwa Niemieckiego, umożliwiło scalenie pod berłem cesarskim niezależnych do tej pory ziem niemieckich i w konsekwencji wytyczenie nowych granic państwa⁴⁷⁸. To spowodowało wyłączenie z użytku wielu twierdz i zmiany funkcji umocnionych miast, strzegących dotąd bezpieczeństwa państwa pruskiego. Ważną lekcją z wojny 1870–1871 było także wykazanie nieskuteczności obrony przy użyciu tradycyjnych obszarów warownych. Było to spowodowane rozwojem techniki wojskowej, głównie dalekosiężnej artylerii, wyposażonej w ładowane od tyłu armaty i haubice o gwintowanych lufach⁴⁷⁹.

W połowie XIX wieku, po wejściu na drogę intensywnego rozwoju, Gdańsk zaczął odczuwać boleśnie ograniczenia, związane z funkcjonowaniem w obrębie umocnień nowożytnych, rozbudowywanych intensywnie przez władze pruskie. W 1872 roku miasto nadal zaliczane było do twierdz. Mimo to od tego roku pruskie ministerstwo wojny wydało miastu pozwolenie na poszerzanie bram, a w 1888 roku pruscy wojskowi pozwolili na demilitaryzację nowożytnych obwałowań miasta. Jeszcze w tym samym roku nadburmistrz

⁴⁷⁶ *Neues Kindererholungsheim des Kreises Danziger Niederung im Walde bei Wordel*, „DV”, 1930 nr 123 z dn. 28.05., s. 8.

⁴⁷⁷ M. Gotard, *Rzeźnicy z błogosławieństwa Wolnego Miasta*, www.trojmiasto.pl [dostęp: 20.12.2019].

⁴⁷⁸ S. Salmonowicz, *Prusy. Dzieje...*, s. 471.

⁴⁷⁹ C. Czarnogórski, *Lufa*, W: J. Modrzewski (red.), *Encyklopedia techniki wojskowej*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1987, s. 330.

Leopold von Winter powołał specjalną komisję, mającą się zająć ich całkowitą niwelacją. To otworzyło drogę do rozwoju miasta nie tylko jako ośrodka administracyjnego i przemysłowego, ale także turystycznego⁴⁸⁰.

Z każdym rokiem coraz bardziej widoczne było zainteresowanie turystyką kulturową w zabytkowym centrum miasta. Lawinowo przyrastało też letników i turystów w nadmorskich dzielnicach i przyległych miejscowościach o charakterze kuracyjnym (nie wszystkie należały administracyjnie do Gdańska). To zachęciło gdańszczan na początku XX wieku do próby stworzenia na tej bazie spójnego produktu turystycznego, skierowanego do klienta instytucjonalnego. Osoby zainteresowane promocją miasta jako destynacji turystyczno-rekreacyjnej, w tym m.in. restauratorzy, hotelarze, bankierzy, założyli 15 kwietnia 1907 roku, Danziger Verkehrszentrale (DVZ), czyli Gdańskie Centrum Ruchu (Turystycznego). Nowa organizacja miała za zadanie zająć się promocją miasta i koordynować sprawy związane z ruchem turystycznym. Mimo, że niezależna, DVZ miała ściśle współpracować z władzami miasta. W latach 1911 i 1912 DVZ, mieszcząca się przy Stadtgraben 5 (Podwale Grodzkie) wydała kilkudziesięciostronicowe broszury „Danzig als Kongress-Stadt”⁴⁸¹, będące poradnikami, jak krok po kroku, korzystając ze znajdującej się w mieście infrastruktury, zorganizować w nim kongres lub dużą imprezę. Broszury sugerowały, że najlepszą porą na takie przedsięwzięcia był czas od 15 maja do 15 października, a w przypadku wydarzeń plenerowych, do 15 września. Zamieszczano w nich także wykaz dostępnych sal publicznych znajdujących się w dyspozycji władz krajowych, miejskich, sądów, politechniki (w tym nawet kantinę stoczniową) oraz – co interesujące – rejestr trzech łóż masonskich: „Eugenia zum gekrönten Löwen”, „Einigkeit” i „Zum siegenden Licht”. Kolejną pozycją była lista sal prywatnych, należących do stowarzyszeń i organizacji pozarządowych czy hoteli. Największym w mieście był wówczas zespół sal miejskiej strzelnicy, mogący pomieścić nawet 2500 osób. Druga co do wielkości prywatna sala, przeznaczona dla 500 gości, znajdowała się w hotelu Danziger Hof⁴⁸².

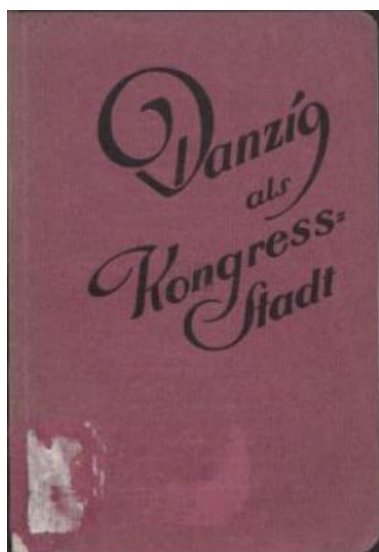
W dalszej części broszury opisane zostały niezbędne procedury prawne, ułatwiające przeprowadzenie w Gdańsku dużej imprezy, najlepsze sposoby na znalezienie właściwych kwater, przedstawiono także propozycje różnych wariantów ofert turystycznych – od zwiedzania zabytków w centrum, przez plażowanie w Brzeźnie, na Stogach i Jelitkowie, ekscytujący pobyt w Sopocie po wycieczki w górę Wisły i odkrywanie Szwajcarii

⁴⁸⁰ M. Omilanowska-Kiljańczyk, *Budowanie nad...*, s. 23.

⁴⁸¹ *Danzig als Kongress-Stadt*, Danziger Verkehrszentrale, Danzig 1911, s. 5; *Danzig als Kongress-Stadt*, Danziger Verkehrszentrale, Danzig 1912 s. 4.

⁴⁸² *Danzig als...*, 1911, s. 10.

Kaszubskiej. Oferty były bardzo szczegółowe. Zawierały koszty wynajęcia statków parowych, mieszczących nawet 600 osób (30 marek za godzinę). Przewodniki oferowały także przydatne adresy sklepów z biżuterią, bursztynem, taksówek samochodowych czy garaży dla samochodów⁴⁸³.



Fot. 31. Katalog „Danzig als Kongress-Stadt” (Gdańsk, 1912 r.);
źródło: www.pbc.gda.pl/dlibra/publication/39741/edition/33637?language=en [dostęp: 08.09.2023].

Poradniki z cyklu *Danzig als Kongress-Stadt* były dowodem na rozwijające się już od drugiej połowy XIX wieku postrzeganie Gdańska, wraz z przyległymi dzielnicami, miejscowościami, Oliwą i Sopotem, jako jednego „aglomeracyjnego” produktu turystycznego. Z jednej strony przez rozbudowę komunikacji, połączeń drogowych, uzupełniającej się infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej, samorząd miejski dążył do unifikacji, z drugiej zaś, na skutek dywersyfikacji atrakcji, budowanych w oparciu o lokalne uwarunkowania społeczne i terenowe, tworzył spójną, lecz różnorodną ofertę, skierowaną zarówno do mieszkańców, jak i przybyszów.

W ten sposób, po szesnastu latach, w 1927 roku, samorządowi Gdańska udało się stworzyć z centrum miasta i jego przyległych dzielnic o charakterze kuracyjnym wraz z Sopotem, kompletny produkt turystyczny. WMG gościło w dniach 28 lipca – 4 sierpnia, imponujący, XIX Światowy Kongres Esperantystów, na który zjechało ponad 900 uczestników. Wydana wówczas nowa broszura kongresowa zmieniła nieco tytuł na *Die Kongressstadt Danzig*, jasno sugerując w ten sposób, że okres inkubacji miasta jako produktu już minął, a Gdańsk stał się dojrzałym miastem o charakterze turystycznym i kongresowym. Wydawnictwo przyjęło też formę bardziej przewodnika niż kongresowego almanachu. Broszura zachęcała do skorzystania z turystycznych atrakcji „niemieckiego”

⁴⁸³ *Danzig als...*, 1912, s. 32.

i „hanzeatyckiego” Gdańska. Podobnie jak w poprzednich edycjach publikacji wydanej nakładem DVZ E.V., także w nowym jego wydaniu podkreślało się unikatowe walory turystyczno-przyrodnicze Gdańska i okolic. „Wspaniałe widoki z zalesionych pagórków, turystyka miejska, zabytki i pomniki historii, a kilka kilometrów dalej sieć kąpielisk, na których czele znajduje się »Weltbad« Zoppot, sąsiadujący z idyllicznym luftkurortem Oliva i kameralnym Jelitkowem. I dalej na wschód, przyjaznym dzieciom Brzeźnem czy leśnym kąpieliskiem na Stogach. Gdańsk i Sopot są więc tak naprawdę jednym, kompletnym produktem turystycznym, oferującym różnorodną możliwość aktywnego spędzania czasu wolnego na każdą pogodę”⁴⁸⁴.

Gdańsk, Sopot, Oliwę i nadmorskie kąpieliska reklamowano jako spójny produkt turystyczny, nie tylko na targach, w broszurach i reklamach drukowanych. Na potrzeby marketingu terytorialnego powstawały także filmy, które tuż przed wojną osiągnęły bardzo zaawansowaną formę. Najlepszym przykładem takich produkcji był wspomniany wcześniej „Danzig – Land an Meer und Strom”, nakręcony w 1939 roku przez firmę Tobis Tonbild-Syndikat AG⁴⁸⁵. Czarno-biały trzynastominutowy film ukazywał wszystkie najważniejsze atrakcje WMG. Co istotne, prezentował je z punktu widzenia turysty zwiedzającego latem Oliwę, Żuławy, gdańskie kościoły, spacerującego po Długim Pobrzeżu, biorącego udział w zawodach żeglarskich, tańczącego na podeście tanecznym w Sopocie czy grającego w kasynie.

⁴⁸⁴ *Die Kongressstadt...*, s. 11.

⁴⁸⁵ Działający jako niezależna wytwórnia od 1927 do 1942 roku Tobis Tonbild-Syndikat AG był od 1933 roku jednym z najbardziej aktywnych podmiotów filmowych, pracujących na potrzeby propagandy Josepha Goebbelsa. W 1942 roku został połączony z państwową wytwórnią UFA; zob. *Tobis Film GmbH*, www.medianet-bb.de [dostęp: 22.03.2021].

Rozdział IV Infrastruktura turystyczna, sportowa i rekreacyjna Brzeźna, Nowego Portu, Stogów, Westerplatte i Pruszcza Gdańskiego

1. Brzeźno jako kąpielisko morskie od II połowy XIX wieku do 1945 roku

W drugiej połowie XIX wieku Brzeźno – położone pomiędzy Zatoką Gdańską a jeziorem Zaspa – pozostawało wioską rybacką, w której wielu mieszkańców było analfabetami. Ze względu na to, że rodziny rybackie niechętnie oddawały dzieci do szkoły i musiały być one często prowadzone do szkoły na Zaspie przez żandarma, w 1891 roku rząd pruski wybudował placówkę oświatową w centrum wsi⁴⁸⁶. Atutem osady było położenie zaledwie 6 km od centrum Gdańska i tradycje kąpielowe sięgające czasów napoleońskich, jednak konkurencja szybko rozwijającego się Sopotu sprawiła, że mieszkańcy i inwestorzy nastawili się tam na mniej zamożnych klientów. Przewodnik *Ostseebad Brosen keine Kurtaxe* z 1912 roku, od pierwszej strony podkreślał, że Brzeźno było jednym z niewielu miejsc na wybrzeżu, gdzie nie pobierano opłaty kuracyjnej. Zwracał też uwagę na niskie ceny oferowanych usług, zachwalał warunki wypoczynku w dużych pokojach tamtejszego Kurhausu oraz bardzo dobrą kuchnię i piwniczkę z winami. Informował, że tuż koło domu kuracyjnego znajdowała się – pięknie położona nad morzem – Hala Brzegowa⁴⁸⁷.

Z treści przewodnika wynikało, że w Brzeźnie odbywały się regularnie koncerty wojskowe i zawody wioślarskie oraz kajakowe. Została tam także zbudowana promenada w kierunku Jelitkowa⁴⁸⁸. Do dyspozycji kuracjuszy były tak zwane zimne łaźnie, osobno dla kobiet i mężczyzn, mieszczące po 90 osób. Były też łaźnie ciepłe oraz dostęp do kąpiei błotnych i seansów w oparach ekstraktu sosnowego. Zimne i ciepłe łaźnie czynne były od końca czerwca do początku września. Działały również korty tenisowe. W 1892 roku Brzeźno przyjęło 39 000 gości⁴⁸⁹. W tym roku, dokładnie 28 grudnia, infrastruktura kurortowa wraz z domem zdrojowym, zniszczona została przez wielki pożar. Rok później otwarto nowy, reprezentacyjny Kurhaus, wybudowany w stylu uzdrowiskowo-eklektycznym, z werandami i dużymi oknami. Nowy Kurhaus zbudowano na planie prostokąta, z reprezentacyjną częścią centralną i dwoma symetrycznymi skrzydłami bocznymi z drewnianymi werandami. Niedługo potem dobudowano do niego kolejny murowany

⁴⁸⁶ O. Müller, *Brösen*, Wydawnictwo A. W. Kafemann, Danzig 1936, s. 12–14.

⁴⁸⁷ *Ostseebad Brösen...*, s. 3–4.

⁴⁸⁸ Tamże, s. 3–4.

⁴⁸⁹ O. Müller, *Brösen...*, s. 24.

budynek. Dom Zdrojowy znajdował się przy głównej promenadzie i przy ostatnim przystanku tramwajowym, około 150 m od morza⁴⁹⁰.



Fot. 32. Dom Zdrojowy w Brzeźnie (wyd. Album von Danzig, Brzeźno, 1894 r.);
źródło: https://fotopolska.eu/Gdansk/b46595,Zdrojowa_2.html?f=166820-foto [dostęp: 08.09.2023].

Pierwsze moło powstało pomiędzy 1894 a 1898 rokiem, następnie przedłużono je do 100 m. Do cumowania większych jednostek zbudowano specjalne pomosty. W 1902 roku moło przedłużono do 215 m. Dnia 5 lipca 1903 roku odbyły się przy moło w Brzeźnie zawody pływackie i festyn kąpielowy⁴⁹¹. Letnicy chcieli wypoczywać bezpośrednio na plaży, dlatego w latach 1899–1900 w sąsiedztwie Domu Zdrojowego i moło wybudowano tak zwaną Strandhalle, czyli Halę Brzegową. Pierwotnie była ona wyposażona w wieże widokowe, tarasy i galeryjki. Trzykondygnacyjny obiekt liczył około 50 m długości i 25 m szerokości. Przy hali znajdowała się wydzielona plaża z koszami plażowymi. Hala mogła być używana także w zimie. Pierwszym dzierżawcą Kurhausu i hali był Max Klemowitz⁴⁹².

W 1914 roku, w obawie przed flotą rosyjską, na rozkaz komendanta Twierdzy Gdańsk, częściowo rozebrano pierwszą brzeźnieńską Halę Brzegową i zdemontowano część zabudowy kuracyjnej. Było to podyktowane koniecznością zwiększenia pola ostrzału dla wybudowanej w Brzeźnie w latach 1909–1910 Baterii Dalekosiężnej. Część infrastruktury baterii powstała w parku kuracyjnym, tuż przy plaży⁴⁹³. Nieopodal Domu Zdrojowego i hali biegła ulica Kurstrasse (współcześnie ulica Zdrojowa), po której poruszały się tramwaje, zatrzymujące się

⁴⁹⁰ AWUOZG, Rejestr Zabytków Województwa Pomorskiego, nr rej.: A-1383 z 12.05.1993 roku, Zespół Domu Zdrojowego (Dom Zdrojowy, park), ul. Zdrojowa 2, karta nr 842.

⁴⁹¹ J. Daniluk, *Dom Zdrojowy Kurort Brzeźno 1893–2021*, Wydawnictwo Hevelianum, Gdańsk 2021, s. 20.

⁴⁹² *Ostseebad Brösen...*, s. 4.

⁴⁹³ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska...*, s. 192.

w główkach 215-metrowego molo, wychodzącego 170 m w morze. Na końcu molo znajdowała się szeroka na 7 m i długa na 25 m platforma, do której cumowały parowce i łodzie żaglowe⁴⁹⁴.



Fot. 33. Widok na gdańską redę z końca mola w Brzeźnie (J. Goldsmith, 1908 r.);
źródło: zbiory prywatne Bartosza Gondka.

Prowadząca z Gdańska do Brzeźna linia tramwajowa zbudowana została pod koniec XIX wieku. W 1928 roku można było tam pojechać z Gdańska przez Nowy Port tramwajem nr 8 oraz tramwajem nr 9, kursującym z Wrzeszcza. Do Brzeźna przyływały wycieczkowe statki parowe z Gdańska i innych miejscowości nadmorskich. Rejs z Gdańska do Brzeźna statkiem osobę dorosłą kosztował w 1914 roku 0,5 marki, a dziecko – 0,35 marki. Z kolei cena biletu z Brzeźna do Sopotu wynosiła: 0,45 marki normalny i 0,35 marki ulgowy, a z Brzeźna do Helu odpowiednio: 1,30 marki i 0,85 marki⁴⁹⁵. Można też było skorzystać z pociągu kursującego co godzinę na trasie Gdańsk – Nowy Port⁴⁹⁶.

Od lat dziewięćdziesiątych XIX wieku w miejscowości zaczęto budować coraz więcej domów o willowo-rezydencjonalnym charakterze. Najbardziej znaną i podziwianą przez letników była „Villa Schmidt”, powstała około 1898 roku według autorskiego projektu żony komandora pilotów o nazwisku Schmidt. W dom wkomponowano elementy ze szlachetnego drewna, kryształowe szyby, podwójne okna z żaluzjami. Otaczał go zaś rozległy, zadbane ogród⁴⁹⁷.

⁴⁹⁴ O. Müller, *Brösen...*, s. 24.

⁴⁹⁵ *Führer durch das Ostseebad Brösen*, Danziger Verkehrszentrale, Danzig 1914, s. 4.

⁴⁹⁶ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 154.

⁴⁹⁷ AWUOZG, Rejestr Zabytków Nieruchomych Województwa Pomorskiego, nr rej.: A-1244 z 23.04.2004 roku, willa, d. „Villa Schmidt”, ul. Krasickiego 6, 1895 + ogród, karta nr 143.

W 1910 roku Brzeźno zajmowało obszar 156 ha, posiadało 117 budynków mieszkalnych i 501 gospodarczych. Mieszkały tam 2 504 osoby, w tym 24 Polaków⁴⁹⁸. W 1914 roku w Brzeźnie zaczęto tworzyć małą architekturę ogrodową. Wtedy też reklamowano to miejsce jako idealne na rozwój kąpieliska i posiadające tereny rekreacyjne o powierzchni ponad 1 miliona m²⁴⁹⁹. Średnia temperatura w sezonie wynosiła tam wówczas: w czerwcu – 14,5°C, w lipcu – 17,5°C, w sierpniu – 16,6°C, a we wrześniu – 13,6°C⁵⁰⁰.

W 1919 roku zbudowano nowe łaźienki, mające nowoczesny – jak na ówczesne czasy – podział na kabiny dla mężczyzn, kobiet i rodzin. Ogólna liczba 328 kabin nie mieściła wszystkich kuracjuszy, których w 1926 roku było ponad 100 000. Cennik zimnych łaźni oferował wejście pojedyncze, kartę na 10 wejść i na cały sezon. Jedynie znacznie droższe ciepłe łaźnie sprzedawane były na jedno wejście lub w karnetach na pięć wejść. Znaczna różnica między ceną łaźni zimnej i ciepłej wynikała także z tego, że w droższych w cenie była obsługa i bielizna⁵⁰¹. Kurortowy cennik był skonstruowany z myślą o stałej klienteli, np. kosze plażowe wynajmowano albo na tydzień, albo najkorzystniej – na miesiąc. Nie było możliwości wypożyczenia kosza na jeden dzień⁵⁰².

Publikacje wydawane w WMG jako atrakcję – obok zadbanej i nowoczesnej infrastruktury wypoczynkowo-rekreacyjnej – zachwalały rybacką część dzielnicy, podzieloną prostopadłymi, kończącymi się na brzegu morza uliczkami: miejsce urokliwe, pełne sieci, worków balastowych, kotwic, osprzętu rybackiego oraz łodzi, w otoczeniu drzew, krzewów i żywopłotów. Wśród reklam zamieszczanych w informatorach, obok dotyczących restauracji, szewców i sklepów kolonialnych, znalazły się anonse hoteli i pensjonatów, takich jak: Domek Plażowy Emila Repetzkiego, pensjonat Villa Germania, pensjonat pana Hessa czy pensjonat Elizabeth oraz gościniec i restauracja See Stern Petana. Wszystkie te pensjonaty oferowały pokoje z wyżywieniem lub bez. Wybudowany na przełomie XIX i XX wieku See Stern, znajdujący się tuż przy plaży, przy ulicy Am Seestrände, czyli przy nadmorskiej promenadzie, oferował centralne ogrzewanie i światło elektryczne. Właścicielami pensjonatu byli najpierw Artur Boehlke, a potem Eduard Lipka. Przy tej samej ulicy, nieco dalej w stronę Jelitkowa, znajdowała się popularna, narożna kawiarnia „Cafe Knab”, a naprzeciwko sklep z artykułami kolonialnymi. Kolejny pensjonat – „Domek Plażowy” – wabił letników własnymi kosztami plażowymi.

⁴⁹⁸ S. Arnold (red.), *Słownik geograficzny państwa polskiego i ziem historycznie z Polską związanych*, t. I, z. 1: *Pomorze Polskie. Pomorze Zachodnie. Prusy Wschodnie*, Wydawnictwo Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego, Warszawa 1936–1939, s. 827.

⁴⁹⁹ *Führer durch...*, s. 4.

⁵⁰⁰ Tamże, s. 9.

⁵⁰¹ O. Müller, *Brösen...*, s. 27–30.

⁵⁰² *Ostseebad Brösen...*, s. 9.

W Brzeźnie można było także wykupić kolonie letnie dla dzieci w wieku szkolnym. Taką usługę oferował Haus Seeblick, którego właścicielką była Martha Hinz. Obok nadzoru medycznego do dyspozycji najmłodszych pensjonariuszy była także nauczycielka. U zbiegu Danzigerstrasse i Augustastrasse znajdował się hotelik Evert z restauracją, kawiarnią i letnim ogródkiem, przemianowany z czasem na Strand Hotel. Przy Danzigerstrasse 8 (dziś ul. Gdańskiej) rozmiarami i urodą wyróżniał się hotel Deutsches Haus – trzypoziomowy, murowany budynek, z dużą drewnianą werandą, zbudowany na przełomie XIX i XX wieku⁵⁰³.

Ze względu na to, że wieś przez kilkaset lat należała do Cystersów, mieszkańcy wsi byli w zdecydowanej większości katolikami. W 1921 roku, niedaleko plaży, rozpoczęto budowę kościoła, przy którym nieodpłatnie pracowała lokalna społeczność. Z powodu skromnego budżetu za podstawę fundamentów postanowiono użyć budulca z częściowo rozebranej sąsiedniej baterii nadbrzeżnej. Bezpłatnie pozyskano także wiele elementów wyposażenia, w tym dzwon, pochodzący z niedokończonego, a następnie złomowanego w gdańskiej stoczni na mocy traktatów rozbrojeniowych po pierwszej wojnie światowej, niemieckiego krążownika liniowego „Graf Spee”⁵⁰⁴.

Brzeźno, w którym – mimo konkurencji Sopotu – tylko w 1926 roku wypoczywało 100 000 letników, było przyjaznym miejscem, atrakcyjnym nie tylko dla Polaków, ale także dla mniej zamożnych Niemców i autochtonów. Wśród nich był np. Günter Grass, który nazywał dzielnicę „miłym kąpieliskiem (...) z przycupniętą wioską rybacką i zwieńczonym kopułą domem zdrojowym, z pensjonatami »Germania«, »Eugenia« i »Elza«, z niewysokimi wydymami i nadbrzeżnym laskiem, z łodziami rybackimi i trzyczęściowymi łazienkami ze strażnicą Niemieckiego Towarzystwa Ratowniczego i 48-metrowym mołem”⁵⁰⁵.

Niemiecki noblista w ten sposób opisał popularne gdańskie kąpielisko: „Molo było (...) dwukondygnacyjne i z prawej miało odnogę w postaci krótkiego falochronu, rozbijającego fale Bałtyku. Na dwunastu masztach flagowych mola w Brzeźnie co niedziela łopotało dwanaście flag: z początku były to tylko flagi miast nadbałtyckich, z biegiem czasu – coraz liczniejsze flagi ze swastyką...”⁵⁰⁶.

⁵⁰³ Tamże, s. 14.

⁵⁰⁴ B. Gondek, *Anielskie Chóry Gdańszczanina*, „Więści Pruszcza”, 2015 nr 34/109, b.p.

⁵⁰⁵ K. Babiński, *O morskim wątku w noweli Kot i mysz Güntera Grassa*, www.periplus.pl [dostęp: 22.03.2021].

⁵⁰⁶ G. Grass, *Psie lata*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk, 1990, s. 124–126.



Fot. 34. Ulica Wiejska w Brzeźnie (Brzeźno, 1899 r.);
źródło: <https://fotopolska.eu/721660,foto.html?o=d478> [dostęp: 08.09.2023].

W swojej prozie Günter Grass opisał także, jak wyglądało kąpielisko po zakończeniu sezonu kuracyjnego. Według Grassa miało bardzo zaniedbany i ponury wygląd. Witryny nieczynnych o tej porze kiosków kuracyjnych były zabite gwoździami, Dom Zdrojowy wymarły, pomost bez flag, a w zakładzie kąpielowym pustkami świeciło czekające na letników dwieście pięćdziesiąt kabin⁵⁰⁷.

Park i dawne umocnienia

Na wschód od przystanku tramwajowego przy moło znajdował się pomnik upamiętniający ponad 800 żołnierzy 17. Pułku Artylerii Pieszej, którzy polegli podczas pierwszej wojny światowej. Pomnik usytuowano na dawnej podstawie dalmierza baterii artylerii, zlikwidowanej po powstaniu WMG. Odświeżenie pomnika dokonał 3 września 1925 roku ostatni komendant pułku generał Gravenstein⁵⁰⁸. Znajdował się on w okazałym parku przylegającym do granicy wsi, a potem dzielnicy, Nowy Port, stanowiącym jeden z najważniejszych elementów brzeźnieńskiej infrastruktury kuracyjnej. Według mieszkańców dzielnicy, park był jej najpiękniejszym miejscem. Z czasem założenie kuracyjne zamieniło się bardziej w uporządkowany las, w którego głąb prowadziły żwirowe alejki. Stały przy nich klasyczne, drewniane ławki. Legendą parku były dawne umocnienia brzegowe, czyli linia bunkrów artyleryjskich, którą po demilitaryzacji miasta opuszczono, rozbrojono i wtopiono w park. Od strony plaży ukryte były pod wysokim nasypem, obsadzonym kosodrzewiną

⁵⁰⁷ Tenże, *Błaszany bębenek*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 1993, s. 64.

⁵⁰⁸ G. Fortuna, D. Tusk, *Brzeźno, Nowy Port – Był sobie Gdańsk. Dzielnice*, Wydawnictwo Millenium Media, Gdańsk 2004, s. 42.

i krzewami. Na ich szczycie urządzono reprezentacyjną alejkę, ograniczoną eleganckimi żywopłotami. W połowie nasypu alejka rozszerzała się, tworząc okrągły skwerek, przy którym stał dawniej pomnik 17. Pułku Artylerii Pieszej. Mieszkanka Brzeźna, Lucyna Szomburg wspominała, że czasami, bawiąc się w podchody, miejscowe dzieci zapuszczały się w głąb pomieszczeń dawnych umocnień. Dawne umocnienia pełniły zimą jeszcze jedną rolę – były kluczowym elementem górnek saneczkowych. Te na umocnieniach były przeznaczone dla najbardziej wprawionych zjeżdżających. Robiono to ze schodów, prowadzących na nasyp. Najwięcej emocji budził jednak zjazd wąską rynną z bunkra na parkowy plac⁵⁰⁹.

Polskie akcenty przedwojennego Brzeźna

W 1936 roku letnicy mogli liczyć na mnogość prywatnych kwater, przygotowanych przez 140 właścicieli wynajmujących lokale. Były one usytuowane na całym obszarze Brzeźna. Kwatery wynajmowali rybacy, rentierzy, inwalidzi, robotnicy, kolejarze czy tramwajarze. Nad samym morzem, przy nadmorskiej promenadzie pokojami dla letników dysponowało 12 najemców. Wśród nich bardzo dużo noszących polskie nazwiska, np. Sweikowski, Przedwojewski, Dombkowski, Kankowski, Kamiński, Stenzel, Kwiatkowski, Sopolński, Kalkowski, Pjoch, Mielewczyk i wielu innych. W istocie, w okresie WMG w Brzeźnie mieszkała znaczna grupa Polaków, robotników stoczniowych i portowych, dla których wynajem kwater był źródłem dodatkowych dochodów⁵¹⁰.

Brzeźno w 1945 roku

Armia Czerwona zdobyła Brzeźno 25 marca 1945 roku. Zniszczeniu uległo molo, z którego do ostatnich chwil odpływały niewielkie jednostki z uchodźcami i wojskiem przerzucanym na Hel. Spłonęła Hala Brzegowa i wiele budynków mieszczących pensjonaty i kwatery prywatne. Zajęcie kąpieliska oznaczało zyskanie kontroli nad wyjściem z gdańskiego portu, dlatego jego przejście poprzedziły walki, w których brały udział resztki elitarnych formacji niemieckich, w tym „SS Hermann Göring” i „Gross Deutschland”, walczące z oddziałami dwóch sowieckich armii – 70 i 49⁵¹¹.

Guy Sajer, żołnierz elitarniej niemieckiej dywizji grenadierów pancernych „Gross Deutschland”, tak wspominał walki w okolicach Brzeźna: „Zeskakujemy w ostatniej chwili

⁵⁰⁹ L. Szomburg, *Wspomnienia...* [dostęp: 09.07.2017].

⁵¹⁰ *Danziger Kur...*, s. 12–16.

⁵¹¹ E. Kosiarski, *Wyzwolenie Polski Północnej 1945*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1967, s. 214.

z samochodów, aby skryć się w otaczających nas ruinach. Cała wioska drży w posadach. Cały świat wylatuje w powietrze. Sowieci bombami i pociskami raketowymi ostrzeliwiają wszystko co się rusza. Samoloty przelatują tak nisko, że niemal widzimy szydercze gesty pilotów. (...) Jezdnia zawałona jest gruzami i wielokrotnie musimy je usuwać. Trzeba omijać także leje po bombach i pociskach, nasze pojazdy dosłownie by w nich pozniwały. (...) Biegniemy truchtem w kierunku pozbawionego liści żywopłotu. Dostrzegamy tam motocykl z przyczepą. Chcemy zasięgnąć jakieś informacji. Za późno. Obaj żołnierze już nie żyją. Motocyklista leży na kierownicy, jego plecy są krwawo-błotnistą mazią”⁵¹².

Ostatni niemiecki żołnierz broniący Brzeźna, kanonier Willi Kurtz, został odnaleziony pod koniec lat czterdziestych w na wpół zasypanym bunkrze w brzeźnieńskim parku. Jeszcze przez wiele powojennych miesięcy z plaży zbierano porzucony sprzęt wojskowy, a na brzegu leżał wrak dużego okrętu, podarte sieci i zniszczone łodzie oraz kutry rybackie⁵¹³. Od tego momentu rozpoczął się upadek dzielnicy jako miejscowości rekreacyjno-turystycznej i jej metamorfoza w peryferyjną dzielnicę o charakterze komunalno-mieszkaniowym⁵¹⁴.

2. Nowy Port – dzielnica między letniskami

Elementy infrastruktury służącej turystycznie, rekreacyjnie i sportowo, miejscowym i przybyszom nad Zatokę Gdańską, znajdowały się także w sąsiadującym z Brzeźnem od wschodu, przemysłowym, Nowym Porcie. Nowy Port to geomorfologicznie najmłodsza dzielnica Gdańska, niegdyś położona u ujścia Wisły, od XX wieku, u ujścia tak zwanej „Martwej Wisły”⁵¹⁵.

Leży w większości na obszarach, które jeszcze w XVI wieku zalane były wodami Zatoki Gdańskiej. Tereny Nowego Portu utworzone zostały przez nanoszenie piasków i namulów przez ówczesne główne ujście Wisły. W latach 1674–1676 powstał tzw. nowy tor wodny, dając początek kanałowi portowemu i niemiecką nazwę Nowego Portu – Neufahrwasser. Pierwszymi zabudowaniami Nowego Portu były karczmy: „Zachodnia”, zbudowana przed 1577 rokiem, „Hakowa”, powstała przed 1594 rokiem i „Balastowa” z lat

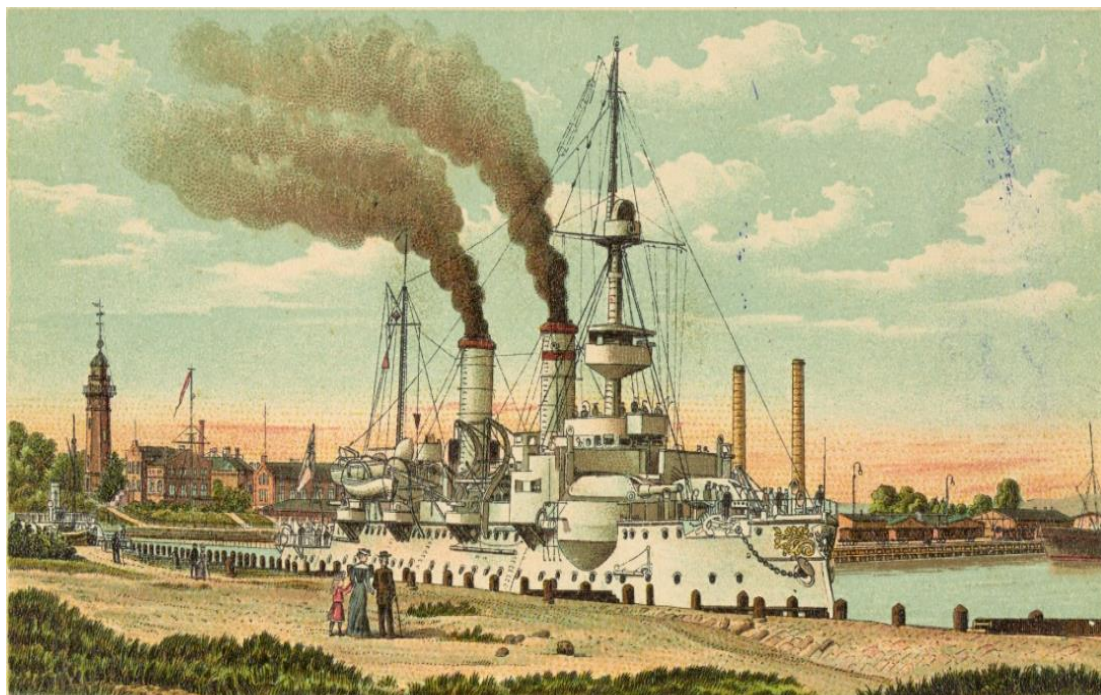
⁵¹² G. Sajer, *Zapomniany żołnierz*, Wydawnictwo L&L, Gdańsk 2003, s. 467–468.

⁵¹³ B. Gondek, *Sowieckie ekipy zabrały wszystko, co nadawało się do zdemontowania. Ten niemiecki torpedowiec był atrakcją Gdańska*, www.trojmiasto.wyborcza.pl [dostęp: 08.05.2020].

⁵¹⁴ M. Żakiewicz, *Gdańsk 1945...*, s. 171.

⁵¹⁵ Nazwę „Martwa Wisła” ustalono urzędowo w 1949 roku. Oznacza ona odcięty od głównego nurtu Wisły, odprowadzany w latach 1890–1895, przekopem w okolicach Świbna, fragment rzeki od miejscowości Przegalina do ujścia Nowy Port/Westerplatte; zob. Rozporządzenie Ministra Administracji Publicznej z dn. 11 lutego 1949 r., „Monitor Polski”, 1949 nr 17 poz. 225, s. 3.

czterdziestych XVII wieku. To właśnie one, wraz z coraz ciasniej otaczającymi Twierdzą Wisłoujście urządzeniami portowymi i budynkami mieszkalnymi robotników portowych, determinowały odtąd zabudowę Nowego Portu. W 1868 roku było ich sześćdziesiąt.



Fot. 35. Widok na kanał portowy w Nowym Porcie (wyd. Neufahrwasser, Gdańsk, 1900 r.);
źródło: <https://polona.pl/item-view/b78f3fcb-dff1-45bb-91ec-977dbd449658?page=0>
[dostęp: 08.09.2023].

Najbardziej popularnym lokalem Nowego Portu była „Wielka Karczma Balastowa”, będąca znanym wyszynkiem połączonym ze sklepem, gościńcem i kręgielnią, działająca jeszcze w XIX wieku. Kolejnymi o ustalonej renomie były: „Mała Karczma Balastowa”, pełniąca funkcję zajazdu dla pomorskich i meklemburskich kapitanów statków, urzędników i bogatszych obywateli, ponadto dom Holendra o nazwisku de Jonge, znajdujący się przy Sasperstrasse (Na Zaspę), czy pozytywnie oceniana „Perła Bałtyku”. W restauracji „W Złotym Stateczku”, stołowali się najczęściej kapitanowie i wyżsi rangą sternicy, zaś „Pod Słońcem”, w późniejszym okresie zamieniona na zwykłą gospodę, przeznaczona była dla robotników, pilotów portowych i rzemieślników. Był tam także podrzędny lokal taneczny „Trimitirim”. Przy Olivaerstrasse 8 (Oliwska) znajdował się lokal „Pod Żółtą Kotwicą”, chętnie odwiedzany przez marynarzy. Przy Schulstrasse 10 (Szkolna) usytuowany był Hotel de Danzig, przy Hafenstrasse 5 (Portowa) – gospoda i parkiet taneczny „W Łabędziu”. W późniejszym czasie powstał tam Hotel de Concordia, wykupiony przez zarząd kolei i zburzony. W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XIX wieku dobrą renomą cieszył

się zajazd Hotel de la Marine⁵¹⁶. Jednym z najczęściej fotografowanych nowoporckich lokali był stojący tuż przy nabrzeżu przy Zakręcie Pięciu Gwizdków Hotel Seffers oraz położony nieco bliżej ujścia kanału portowego Deutsches Seemannsheim⁵¹⁷. Z ogródków obu obiektów można było podziwiać jednostki płynące kanałem portowym. Ruch na kanale widoczny był także z hoteliku Börse Danzig⁵¹⁸.

Potrzeby portu oraz rozwijającej się dynamicznie dzielnicy wymusiły na gdańskim magistracie podjęcie w 1905 roku decyzji o wybudowaniu w Nowym Porcie budynku łaźni, spełniającego też rolę sali gimnastycznej dla pobliskiej szkoły. Zbliżony obiekt realizowano w tym czasie na Dolnym Mieście. Dwa lata później rozpoczęto budowę, którą ukończono oficjalnie 1 grudnia 1909 roku. Podobnie jak na Dolnym Mieście, przed południem obiekt służył uczniom, którzy mieli do dyspozycji salę i 24 prysznice. Dla dorosłych mężczyzn przeznaczono 12 natrysków i 3 wanny, dla kobiet 3 prysznice i 5 wanien⁵¹⁹.

Położony pomiędzy dwoma letniskami Nowy Port korzystał z ruchu turystycznego także w pośredni sposób. W kawiarniach, sklepach i restauracjach Brzeźna i Nowego Portu serwowano piwo z browaru Richarda Fischera, drugiego co do wielkości, po wrzeszczańskim, browaru w Gdańsku – położonego przy Weichselstrasse (Starowiślna). Został on założony około 1804 roku. Piwo z Nowego Portu eksportowane było do Belgii, Holandii, czy Wielkiej Brytanii, a najbardziej znaną marką tego przedsiębiorstwa było piwo Jopejskie. Na początku XX wieku browar zatrudniał 30 pracowników, a w pierwszych latach WMG posiadał własną ciężarówkę, dziewięć zaprzęgów konnych i łódź motorową⁵²⁰.

W nowoporckim zakładzie „Bild Kunst und Bilderglaserei” Juliusa Goldschmidta przygotowywano na potrzeby turystów widokówki i malowane pamiątkowe obrazki, które można było następnie kupić przy kuracyjnych skwerach Brzeźna i Westerplatte⁵²¹. Wypoczywający tam kuracjusze korzystali z pomocy medycznej rezydujących w Nowym Porcie dentystów i lekarzy, którzy dbali o właściwą reklamę kierowaną do odwiedzających kąpielisko⁵²². Nowy Port miał także boisko do piłki nożnej, którego gospodarzem był klub sportowy Sportverein (SV) 1919 Neufahrwasser, grający w lidze WMG, od 1935 roku w lidze okręgowej Prus Wschodnich, potem w lidze okręgowej Gdańsk-Prusy Zachodnie. W sezonie 1942/1943 klub został zwycięzcą gauligi Gdańsk-Prusy Zachodnie z prawem do gry

⁵¹⁶ Tamże, b.p.

⁵¹⁷ G. Fortuna, D. Tusk, *Brzeźno, Nowy Port...*, s. 146–147.

⁵¹⁸ Tamże, s. 109.

⁵¹⁹ Gminna Ewidencja Zabytków Miasta Gdańska, Wpisy Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, nr 5465, Łaźnia z salą gimnastyczną oraz działka, ul. Strajku Dokerów, z 17.07.2009 roku.

⁵²⁰ M. Gotard, *Browar w Nowym Porcie: od rozkwitu do upadku*, www.trojmiasto.pl [dostęp: 03.10.2016].

⁵²¹ Akwabela z przełomu XIX i XX wieku z pieczętą zakładu w zbiorach własnych autora.

⁵²² *Führer durch...*, s. 30.

o mistrzostwo Niemiec. Działał do 1945 roku. Boisko w Nowym Porcie usytuowane przy ulicy Albrechtstrasse (Strajku Dokerów) pozbawione było zaplecza i trybun⁵²³. Kolejne boisko, to stadion na rogu dawnej Paul-Benecke-Weg (Marynarki Polskiej) i Marxstrasse (Załogowej), na granicy Nowego Portu i Letnicy, który uchodził za nowoczesny i dobrze wykonany⁵²⁴. Następnym placem ćwiczeń w Nowym Porcie był położony w centrum i sąsiadujący z Wilhelmstrasse (Wolności) Ertelplatz, czyli plac ćwiczeń gimnastycznych. Został tak nazwany na cześć E. Ertela, poety praktykującego w Nowym Porcie jako nauczyciel w latach 1817–1844⁵²⁵.

Komunikacja

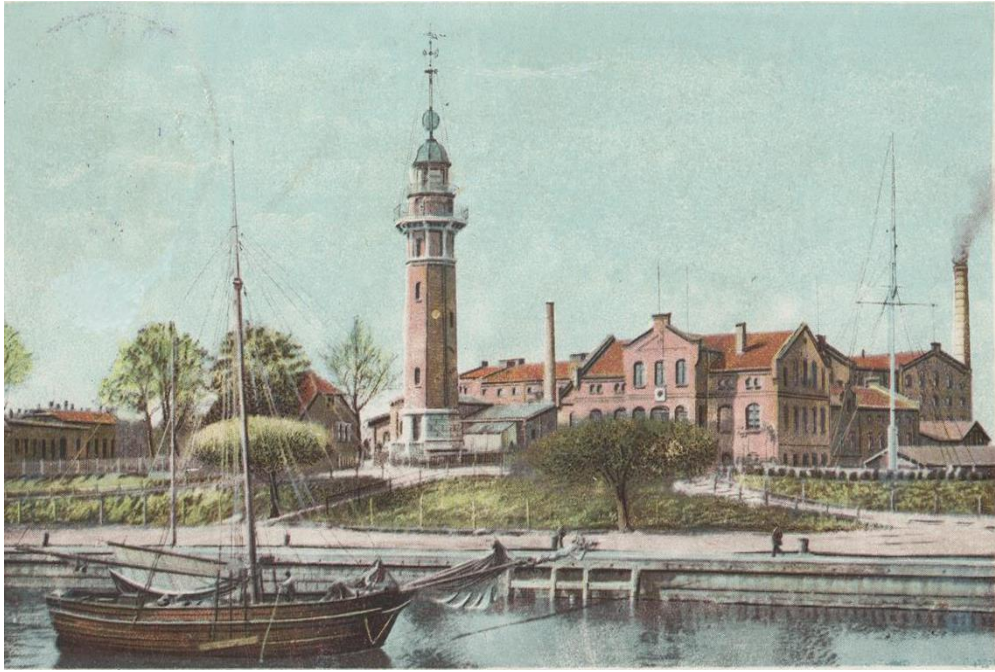
Na nabrzeżu kanału portowego położone były przystanie pasażerskie, z których do początku lat dwudziestych XX wieku odpływały niewielkie łodzie i promy. Transportowały one na drugi brzeg kanału – do kąpieliska Westerplatte i do wsi Wisłoujście (Weichselmünde) – przybywających do Nowego Portu koleją i tramwajami letników. Przy nabrzeżu w Nowym Porcie cumowały też, przyjmując pasażerów, największe jednostki pasażerskie, utrzymujące stałą dalekomorską komunikację z Gdańskiem⁵²⁶.

⁵²³ *SV 1919 Neufahrwasser*, www.forum.danzig.de [dostęp: 10.05.2020].

⁵²⁴ „Danziger Vorposten”, 1939 nr 253 z dn. 25.10., s. 10.

⁵²⁵ *Danziger Einwohnerbuch: mit allen eingemeindeten Vororten und Zoppot 1937–1938*, Wydawnictwo A. W. Kafemann, Danzig 1937–1938, s. 105.

⁵²⁶ Więcej na temat regularnych linii żeglugowych w Gdańsku w rozdziale III.



Fot. 36. Przystań i latarnia w Nowym Porcie (wyd. A. Z. Danzig, Gdańsk, 1900 r.);
źródło: Muzeum Pomorza, sygn. GSP00985.

W 1867 roku do Nowego Portu dotarła linia kolejowa. Była to pierwotnie trasa towarowa. Wzdłuż zbudowanej w latach 1803–1805 ul. Wiślniej (Broschkischerweg) powstało połączenie osobowe i przystań Dworzec Wiślany. W 1889 roku obszar przeładunkowy dworca uzyskał bezpośrednią relacją kolejową do stacji Gdańsk-Brama Nizinna. Dnia 7 września 1900 roku do Nowego Portu ruszył z Brzeźna pierwszy tramwaj. Tydzień później kolejny, przez Nabrzeże Wiślane, do Stoczni Schichaua. Wkrótce przedłużono jego trasę do centrum Gdańska. Po zbudowaniu w 1929 roku nowej ulicy – Marynarki Polskiej – z linią tramwajową, trasa wzdłuż nabrzeża portowego została zlikwidowana⁵²⁷.

3. Miejskie kąpielisko Stogi

Turyści nie lubiący sopockiego gwaru, oprócz Brzeźna i Jelitkowa, wybierali często na miejsce wypoczynku kąpielisko na Stogach (niem. Heybude albo Heubude). Było ono typowo letniskowe, oddalone sporo od centrum, z szeroką piaszczystą plażą, lasami i jeziorkami. Poprzecinane trasami spacerowymi i wydmami Heubude odkryte zostały już w XVIII wieku przez duńskiego przyrodnika Bjorna Sorena, który jako pierwszy rozpoczął tu prace

⁵²⁷ Ł. Bartnik, M. Czapnik, *Historia komunikacji tramwajowej w Gdańsku 1864–2012*, s. 5, www.tramwaje.gdanskie.info [dostęp: 01.08.2017].

zmierzające w kierunku przekształcenia Stogów w letnisko. Dzieło rozbudowy infrastruktury turystycznej kontynuowali po jego śmierci potomkowie⁵²⁸.

Liczba mieszkańców Stogów wzrosła z 381 w 1793 roku do 805 w 1848 roku, a następnie z 1 320 w 1868 roku do 1 420 w 1875 roku. Zaludnienie Stogów rosło w szybkim tempie, w 1911 roku letnisko zamieszkiwało już 3 100 osób. W 1939 roku Stogi razem z Krakowcem i Górkami liczyły 6 400 mieszkańców, w tym na Stogi przypadało około 5 000⁵²⁹. Popularność Stogów znacznie wzrosła w drugiej połowie XIX wieku. W 1871 roku rozpoczęła się poważna modernizacja letniska, w rezultacie której uznano je w 1884 roku za kąpielisko morskie⁵³⁰. W 1893 roku Stogi objął w posiadanie niejaki Manteuffel. Rozbudował on kąpielisko, wnosząc hotel kuracyjny (Kurhotel) i salę taneczną, którą odsunął na południowe krańce letniska. Wybudował pawilon plażowy (Strandpawillon), oferujący zimne i ciepłe kąpiele i zainwestował w budowę hali plażowej (Strandhalle) z pokojami gościnnymi i restauracją. Uregulował także wielką wydmnę, od dziesięcioleci utrudniającą letnikom dojście do morza. Wkrótce na miejscu można było korzystać z usług pocztowo-telegraficznych. Obok domów rybackich i Hali Brzegowej, noclegi oferowały także powstające wokół wille. Letnicy korzystali z restauracji Reimanna, usytuowanej przy przystani parowców. Na stawie pojawiły się łódki i żaglówki, a restauracja w Domu Zdrojowym słynęła z wysokiej jakości kuchni. Powstał tam także nowoczesny hotel kuracyjny⁵³¹.

Uruchomienie w 1912 roku Mostu Siennickiego zbliżyło Stogi do Gdańska. Wpłynęło to na znaczący wzrost liczby odwiedzających Stogi; w 1914 roku wypoczywało tam już 50 000 letników. W 1914 roku tereny Stogów zostały włączone w granice administracyjne Gdańska⁵³². W 1926 roku kolejny raz rozbudowano kąpielisko. Powstały wówczas nowe pawilony, w których uruchomiono kawiarnię, restaurację i hotel. Do 1927 roku do kąpieliska można było dojechać transportem indywidualnym, autobusami lub skorzystać z 30-minutowego rejsu statkiem⁵³³. W latach 1925–1927 zbudowano nowoczesną, dwutorową linię tramwajową na Stogi o dużej przepustowości z pętlą w pobliżu plaży. Według sprawozdania rocznego z 1936 roku tramwaj w sprzyjające dni przywoził na tej trasie około 60 000 osób⁵³⁴.

⁵²⁸ Więcej na ten temat w pierwszym rozdziale pracy.

⁵²⁹ M. Wittke, *Volksbad Heubude...*, s. 14.

⁵³⁰ *Heubude ein...*, s. 48.

⁵³¹ M. Wittke, *Volksbad Heubude...*, s. 16.

⁵³² Tamże, s. 17.

⁵³³ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 155.

⁵³⁴ *Stogi. Trochę z historii*, www.kapieliskagdansk.pl [dostęp: 21.06.2019].



Fot. 37. Zagospodarowanie tzw. Pustego Stawu na Stogach (Gdańsk, 1900 r.);
źródło: Muzeum Pomorza, sygn. GSP01898.

Dnia 1 kwietnia 1939 roku miejscowość Stogi uroczystie obchodziła 25-lecie włączenia w granice administracyjne Gdańska, dzięki czemu stała się miejskim kąpieliskiem nadmorskim. Infrastrukturę ówczesnego kąpieliska Stogi opisywał wspomniany wcześniej Max Wittke: „Zarząd Zdrojowisk i Kurortów Nadmorskich ma zamiar założyć na plaży wielki ogród kuracyjny. Pierwszy odcinek budowy jest już gotowy, dzięki czemu można obserwować wspaniały widok na trawniki i rabaty kwiatowe. Obok zespołu parkowego, malowniczo położonego w lesie, jest tworzony parking samochodowy, który zapewni ok. 500 miejsc postojowych. (...) Bezpośrednio przy plaży Zarząd Zdrojowisk i Kurortów Nadmorskich utworzył przedszkole, w którym wg życzenia można wynająć kosze plażowe od wyszkolonej przedszkolanki, która zatroszczy się o najmłodsze dzieci podczas zażywania odświeżającej kąpieli przez rodziców. Goście zdrojowi znajdują w hali plażowej o pierwszorzędnym standardzie obsługę po rozsądnych cenach. Oferuje ona 20 pokoi z 34 łózkami do wynajęcia”⁵³⁵. W pobliżu leśniczówki położony był wielofunkcyjny teren rekreacyjny z boiskiem sportowym, gdzie latem uprawiano wszystkie możliwe dyscypliny sportowe. Centralnym punktem wszystkich działań sportowych był „Stogowy tydzień sportu”, który zgodnie ze zwyczajem odbywał się w lipcu⁵³⁶.

W latach trzydziestych XX wieku Stogi były już zelektryfikowane i posiadały wodociągi oraz kanalizację. Zadbane promenada plażowa prowadziła z hali plażowej do Wisłoujścia i Nowego Portu. Przy tej promenadzie latem 1938 roku wybudowano Halę KdF

⁵³⁵ M. Wittke, *Volksbad Heubude...*, s. 19.

⁵³⁶ Tamże, s. 19.

WMG⁵³⁷. Wypiełgnowane dróżki i kręte leśne trakty zachęcały do długich spacerów. Amatorzy pływania korzystali zarówno z morza, jak i – ze wspomnianego wcześniej – położonego nieco w lesie, kameralnego akwenu o nazwie Pusty Staw⁵³⁸.

4. Kąpieliska na Westerplatte i Wisłoujściu

Ze Stogami konkurowało, założone już w 1835 roku przez Martina Krügera, kąpielisko na Westerplatte. Letnicy mogli tam dotrzeć statkami parowymi kursującymi z Gdańska, a także z Brzeźna, przez robotniczy Nowy Port – łodziami i promami. Szczyt popularności Westerplatte jako kąpieliska przypadł na schyłek XIX wieku. Wówczas odwiedzało to miejsce rocznie prawie 140 000 gości. Na początku sezonu, w czerwcu 1891 roku, parowce przyływały tam co pół godziny, przybijając do 120-metrowego molo. Działał tam Dom Zdrojowy, Hala Plażowa, molo, nazywane Cesarskim, Zakłady Kąpeli Morskich, Dom Ciepłych Kąpeli⁵³⁹. Zażywano tam kąpeli leczniczych: solankowych, borowinowych, siarczanowych, nasiadowych. Miejscami uznawanymi za najistotniejsze w tym kompleksie były Zakład Kąpeli Morskich oraz Dom Ciepłych Kąpeli, który oferował kąpiele w podgrzewanej wodzie morskiej, bagienne oraz z domieszką kwasu węglowego. Miały one pomagać na różnego rodzaju schorzenia. Dom Ciepłych Kąpeli zasłynął również gimnastyką leczniczą oraz masażami. Można tam było także skorzystać z kawiarni, salonu i czyteln⁵⁴⁰.

Osoby goszczące w kąpielisku, poza kąpielami morskimi i leczniczymi, wykorzystywały czas na spacery lub przejażdżki bryczką wśród lasu porastającego półwysep aż do wsi Wisłoujście. Wytyczono promenady i romantyczne uliczki. Naprzeciw Domu Zdrojowego przygotowano miejsce dla występów orkiestry. Na starych widokówkach widać eleganckie towarzystwo korzystające z oferty kawiarni i cukierni O. Schulza, który swój główny zakład gastronomiczny prowadził przy ul. Szerokiej w Gdańsku. Działające tam wille i pensjonaty otoczono roślinnością i ogrodami chroniącymi przez wiatrem. Przy nich urządzono boiska do gier i zabaw. Był też na Westerplatte pawilon muzyczny. Koncertowały tam często orkiestry różnych formacji wojskowych z Gdańska. Umundurowani wojskowi

⁵³⁷ M. Wittke, *Volksbad Heubude...*, s. 19.

⁵³⁸ Tamże, s. 20.

⁵³⁹ *Ostseebad Westerplatte*, Wydawnictwo Gebrüder Zeune, Danzig 1900, s. 8.

⁵⁴⁰ Tamże, s. 8.

wysokiej rangi, także w mundurach elitarnych Czarnych Huzarów, stanowili atrakcję towarzyską głównej kuracyjnej promenady⁵⁴¹.

Sielankowe pejzaże półwyspu zakłócały widoki niekojarzące się z wypoczynkiem i rekreacją. Bez trudu można było dostrzec przykryte warstwą ziemi, konstrukcje schronów amunicyjnych i stanowisk artylerii nadbrzeżnej, które powstały na Westerplatte niemal równocześnie z zabudowaniami kurortu. W pobliżu kanału portowego można było natrafić na pozostałości szańców z drugiej połowy XVIII wieku, usypanych na rozkaz Fryderyka Wielkiego, a rozbudowanych w okresie napoleońskim i w połowie XIX wieku⁵⁴².

Kres popularności Westerplatte jako miejsca wypoczynku i rekreacji nastąpił w nocy z 9 na 10 stycznia 1914 roku, kiedy bardzo silny sztorm zniszczył budynki łazienek, przebieralnie i kabiny kąpielowe⁵⁴³. W 1919 roku właścicielem części terenów kąpieliska został polski Bank Związku Spółek Zarobkowych z Poznania. Ostatecznie rekreacyjny etap historii Westerplatte zakończyła uchwała Rady Ligi Narodów z 1924 roku, przyznająca obszar półwyspu Westerplatte Polsce, w celu utworzenia tam Wojskowej Składnicy Tranzytowej. Ostatni mieszkańcy Westerplatte opuścili swoje wille do końca października 1925 roku⁵⁴⁴.

5. Pruszcz Gdański – nie tylko lotnisko

Elementem infrastruktury sportowo-rekreacyjnej Gdańska były także obiekty położone na terenie Pruszcza Gdańskiego. Rekreacyjne i krajobrazowe zalety Pruszcza Gdańskiego, dobra woda i powietrze, były argumentami za budową lokalnego szpitala-sanatorium, przedstawianymi przez władze miejscowości w rejencji gdańskiej. W dniach 18 i 19 października 1872 roku w Domu Rzemiosła w Gdańsku odbyło się losowanie loterii na rzecz planowanej budowy, z której dochód wyniósł 42 572 marek. Główną wygraną była willa w Sopocie, którą otrzymał sekretarz pocztowy w Gdańsku, pan Kummel. Po wielu latach starań szpital-sanatorium oddano do użytku 1 lutego 1894 roku⁵⁴⁵.

Najcenniejszym i jedynym w tamtym czasie poważanym zabytkiem miasta był XIV-wieczny kościół parafialny, wymieniany w okresie międzywojennym, obok kościołów

⁵⁴¹ *Seebad Westerplatte...*, b.p.

⁵⁴² *Ostseebad Westerplatte...*, s. 12.

⁵⁴³ K. Michałowski, *Sztorm i wysoka fala w styczniu 1914*, „BSG”, 1997 nr 3, s. 30.

⁵⁴⁴ W. Nocny, *Westerplatte: kąpielisko, z którego zostały tylko pocztówki*, www.historia.trojmiasto.pl [dostęp: 04.04.2016].

⁵⁴⁵ E. G. Hirschfeld-Czerniau, *Das Prauster Lazareth. Actenmäßige Darstellung seiner Entstehung und Vollendung von Schriftführer des Lazareth-Vorstandes*, Wydawnictwo A. W. Kafemann, Danzig 1894, b.p.

gdańskich i oliwskiego klasztoru, jako najcenniejszy zabytek artystyczny terenu WMG⁵⁴⁶. W centrum miejscowości działały od końca XIX wieku dwa hotele: Prauster Hof przy Danziger Strasse oraz Kressin (dawniej Kucks) przy Rathkeplatz. Hotel Kressin posiadał dodatkowo halę widowiskową, w której odbywały się lokalne imprezy o charakterze społecznym, sportowym i kulturalnym⁵⁴⁷.

W Pruszczu działał miejski zakład kąpielowy, otwarty 3 lipca 1909 roku. Odkryty basen wykorzystywał bieżącą wodę z rzeki Raduni. Działał aż do lat siedemdziesiątych XX wieku. Basen nie nadawał się jednak do prowadzenia na nim treningów sportowych, nad czym w okresie międzywojennym często ubolewano⁵⁴⁸. Pruszczanie mieli nie tylko boisko i basen, ale od 1932 roku także salę gimnastyczną, przebudowaną z dawnej kaplicy katolickiej, w której w 1939 roku przetrzymywano aresztowanych w mieście i okolicach Polaków. Sportowcy amatorzy zrzeszeni byli w Robotniczym Związku Gimnastyczno-Sportowym (Der Arbeiter Turn und Sportverein Jahn) i Związku Sportowo-Gimnastycznym (Der Turn und Sportverein Praust)⁵⁴⁹. W mieście można było zaopatrzyć się w rower. W okresie międzywojennym i podczas drugiej wojny światowej, sklep rowerowy działał przy Danzigerstrasse i Am Markt (Rynek), a jego właścicielem był Gottfried Bock, ślusarz, zamieszkały przy Wurfelstrasse. Z kolei przy Bahnhostrasse 2a, rowerami handlował i je naprawiał Waldemar Weichel⁵⁵⁰.

Największym obiektem – początkowo sportowym, a od 1944 roku wybitnie militarnym – było lotnisko. Już w dwudziestoleciu międzywojennym wiadomo było, że płaskie, żuławskie tereny oddalonego od Gdańska o 11 km Pruszcza Gdańskiego (wówczas Praust bei Danzig) ze względu na brak mgieł i stałe kierunki wiatru, bardzo dobrze nadawały się do prowadzenia tam szkolenia lotniczego. Z tego powodu działające tam incydentalnie pole wzlotów planowano przekształcić z czasem w lotnisko sportowe. W październiku 1939 roku, po wcieleniu Gdańska do Rzeszy, rozpoczęto formowanie na lotnisku Wrzeszcz szkoły Luftwaffe (Luftwaffe die Flugzeugfuhrerschule Danzig Langfuhr). W tym celu na lotnisku we Wrzeszczu utworzono dowództwo lotniska Gdańsk, któremu podlegały: Szkoła Wyszkozenia Lotniczego Wrzeszcz nr 52 (Schul-Flieger-Ausbildung Regiment 52 Langfuhr),

⁵⁴⁶ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 194.

⁵⁴⁷ B. Gondek, M. Kozłowski, *Ilse Scheutzow – z Pruszcza do sopockiej opery*, www.strefahistorii.pl [dostęp: 22.11.2017].

⁵⁴⁸ B. Śliwiński (red.), *Historia Pruszcza Gdańskiego do 1989 roku*, Wydawnictwo Urząd Miasta Pruszcz Gdański, Pruszcz Gdański 2008, s. 150.

⁵⁴⁹ *Das Prauster Kriegsgefallenen-Denkmal*, „DAZ”, 1922 nr 201, z dn. 28.08., s. 3.

⁵⁵⁰ *Relacja pisemna...*, b.p.

miejsce pracy Strzebielino (Arbeitsplatz Streblin) i miejsce pracy Pruszcz Gdański (Arbeitsplatz Praust)⁵⁵¹.

Po reorganizacji gdańskiej szkoły lotniczej i rezygnacji z lotniska ćwiczebnego w Strzebielinie, zdecydowano o rozbudowie miejsca pracy Praust-Kochstedt w pełnowymiarowe lotnisko⁵⁵². Miało to swoje konsekwencje polityczne. Dnia 26 marca 1942 roku zarządzeniem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w Berlinie zdecydowano o przyłączeniu Pruszcza do hanzeatyckiego miasta Gdańska. Zmiana formalnoprawnego statusu Pruszcza Gdańskiego zatwierdzona została na sesji rady miasta Gdańska 16 stycznia 1942 roku. Dzień wcześniej miasto opuścił rezydujący tam wójt-burmistrz⁵⁵³.

Powodem fuzji były idealne warunki do stworzenia w Pruszczu wielkiego, samowystarczalnego osiedla mieszkaniowego z ogródkami działkowymi i z czasem, nowego lotniska. Według planów, które opracowano już w 1940 roku, stanąć tam miało od 2 000 do aż 15 000 domów i mieszkań, zasiedlonych przez nawet 60 000 do 75 000 ludzi. W pustej wschodniej części miasta planowano zbudować wielkie osiedle domków z przyległymi działkami. Z tego powodu Pruszcz nazwano nawet „ogrodem warzywnym Gdańska”. Niezadowolonych pruszczan, przywiązanych do jego odrębności, przekupiono, zwiększając im limity na kartkach żywnościowych i pozwalając zakładać większe działki. W tym czasie w mieście o wojnie przypominały latające po niebie samoloty, listy z frontu oraz... jeńcy angielscy, chodzący po mieście bez eskorty i rozgrywający mecze piłkarskie na zaimprovizowanym boisku⁵⁵⁴. W pierwszej kolejności, w 1943 roku, zamiast domków, rozpoczęto jednak budowę nowej bazy dla gdańskiej szkoły Luftwaffe. Inwestorem była firma Klammt z Królewca. Lotniska w Pruszczu Gdańskim i Królewcu zarządzane były przez Urząd Budowlany Luftwaffe i z tego powodu pośrednio były głównymi kontrahentami, wykupującymi więźniów w KL Stutthof⁵⁵⁵.

Rozkazem specjalnym komendanta KL Stutthof, Paula Wenera Hoppe z 3 lipca 1944 roku, utworzono na terenie lotniska podobóz Aussenarbeitslager Praust bei Danzig, Lage Kochstedt. Obóz rozpoczął działalność 7 lipca 1944 roku. Stan podobozu w dniu

⁵⁵¹ M. Bakun, *Lotnictwo na...*, s. 187.

⁵⁵² Bundesarchiv Abteilung Militärarchiv, sygn. Mslg-3066, *Erinnerungen an meine Tätigkeit als Fluglehrer an der Flugzeugführerschule A 52 in Danzig Langfuhr*, Max Nogatz, 1990.

⁵⁵³ Do powiatu miejskiego Gdańsk włączono wówczas łącznie siedem gmin i dwa mniejsze obszary, należące do powiatu Gdańsk Wieś; zob. „Amtsblatt des Reichsstattshalters in Danzig Westpreussen”, 1942 nr 14, z dn. 8.04., s. 119.

⁵⁵⁴ B. Gondek, M. Kozłow, *Śmigłowiec Hitlera w Pruszczu Gdańskim*, www.trojmiasto.wyborcza.pl [dostęp: 22.03.2017].

⁵⁵⁵ B. Gondek, M. Kozłow, *Żydówki z Praust. Słabsze szły na spalenie*, „Gazeta Wyborcza Trójmiasto, Magazyn Trójmiasto”, 2016 z dn.15.01., s. 8–9.

24 stycznia 1945 roku wynosił 800 więźniarek⁵⁵⁶. Wkrótce po utworzeniu podobozu na lotnisku, w dniu 13 września 1944 roku naziści uruchomili w jego bezpośrednim sąsiedztwie jeszcze jeden podobóz Stutthof. Nazwano go Aussenarbeitslager Russoschin bei Praust. Pierwszym komendantem obozu był SS-Unterscharführer Willy Engler, a od 23 października 1944 roku – SS-Oberscharführer Konrad Doering. Pracowało tam 300 kobiet z KL Stutthof⁵⁵⁷.

W 1944 roku lotnisko przestało być wyłącznie miejscem szkolenia pilotów Luftwaffe. Pojawiły się na nim jednostki liniowe. Od grudnia 1944 do marca 1945 roku stacjonowały tam: sztab 4. Grupy Bliskiego Rozpoznania, 1. eskadra 4. Grupy Bliskiego Rozpoznania (samoloty Messerschmitt Bf 109G) oraz 11. eskadra 12. Grupy Rozpoznawczej Luftwaffe. Wspomniana 11. eskadra powstała w kwietniu 1943 roku. Od końca 1944 roku operowała w składzie 4. Grupy Bliskiego Rozpoznania. Jednostka latała na samolotach Focke-Wulf Fw 189 A1 „Uhu”. W marcu 1945 roku operująca na lotnisku jednostka „Weiss” otrzymała rozkaz bezwzględnego, całkowitego zniszczenia całej – bez wyjątku – infrastruktury⁵⁵⁸.

W tym samym czasie (8 marca 1945 roku) dokonano przebazowania eskadry rozpoznawczej na lotnisko Babie Doły (Hexengrund). Rozkaz nie został wykonany do końca i całkowicie sumiennie. Zniszczono główny pas startowy i nową infrastrukturę, ale po zajęciu Pruszcza Gdańskiego wojska sowieckie zastały na terenie lotniska nadal funkcjonujące stare zasoby lotniska od strony miasta i podobozu. Pozostał również niewielki hangar lotniczy stojący przy szosie na Roszkowo, postawiony w pierwszej, szkolnej fazie kształtowania się lotniska. Nie zniszczono także znajdującego się w centralnym punkcie lotniska pałacyku Kochstedt i znajdujących się tam warsztatów. Całkowicie zniszczono, widoczny na alianckich materiałach wywiadowczych z października 1944 roku, duży hangar wraz z warsztatami i barakami jeńców, położonymi przy południowej drodze technicznej nieopodal wsi Cieplewo, którą więźniarki żydowskie nazywały „portem lotniczym”⁵⁵⁹.

Zniszczenie południowej części infrastruktury spowodowało, że po 1945 roku zastanawiano się, czy byłej niemieckiej bazie wojskowej przywrócić funkcję lotniczą. W 1946 roku wywieziono nawet cały sprzęt budowlany i materiał pozostawiony przez firmę „Klammt”. Trafił on na lotniska Gdańsk-Wrzeszcz i Warszawa-Bemowo. Dwa lata później zdecydowano jednak, że ze względu na swój obszar (wynoszący 606,28 ha) oraz warunki

⁵⁵⁶ D. Drywa, *Zagłada Żydów w Obozie Koncentracyjnym Stutthof 1939–1945*, Muzeum Stutthof w Sztutowie, Gdańsk 2001, s. 183–186.

⁵⁵⁷ M. Orzłowska, *Polacy w okresie II wojny światowej w Pruszczu i okolicach*, www.strefahistorii.pl [dostęp: 06.08.2016].

⁵⁵⁸ National Archives and Records Administration Alexandria, Zespół akt Oberkommando der Luftwaffe, sygn. 1540.1945.03.08, b.p.

⁵⁵⁹ United States Holocaust Memorial Museum, sygn. 50.232.0027, Charlotte Firestone (née Chari Schunfeld), Stutthof relation.

terenowe i pogodowe, lotnisko nadawało się dla wszystkich typów samolotów, stąd ujęto je ponownie w ewidencji jako lotnisko zapasowe Dowództwa Wojsk Lotniczych⁵⁶⁰.

Nadmorskie Brzeźno, Nowy Port, Stogi, Westerplatte i Wisłoujście, stanowiły zaplecze logistyczne sąsiednich kąpielisk. Z kolei Pruszczowi Gdańskiemu wyznaczono rolę – pierwotnie – sportowego lotniska. Oceniając przez pryzmat infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej, każdej dzielnicy przypisana była dokładnie określona funkcja. Brzeźno i Westerplatte, jako przystępne, popularne kąpieliska, które swoją ofertę kierowały zarówno do mieszkańców Gdańska i okolic, jak i do mniej zamożnych przyjezdnych, których nie stać było na pobyt w Sopocie. Wisłoujście i Stogi były typowymi miejskimi kąpieliskami, pozbawionym rozbudowanej bazy noclegowej. Dogodnie skomunikowany Nowy Port stanowił zaplecze logistyczne w zakresie zaspokojenia potrzeb bytowych bywalców okolicznych kąpielisk, w tym w zakresie bezpieczeństwa medycznego. Położonemu w odległości ponad 10 km na południe, peryferyjnemu Pruszczowi, wyznaczono zaś rolę lotniska. Całość, nie konkurując ze sobą, idealnie poszerzała i uzupełniała ofertę wielkomięjskiego, historycznego Gdańska, tworząc kompletny, nadmorski produkt turystyczny.

⁵⁶⁰ M. Bakun, *Lotniczy Gdańsk 1945–1974*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2014, s. 69.

Rozdział V Oliwa i Jelitkowo jako luftkurort i spokojne kąpielisko

1. Rozwój Oliwy jako luftkurortu

Ze względu na znajdujący się klasztor i ogród, Oliwa już od początku XIX wieku była miejscem częstych podróży o charakterze turystycznym. Walory turystyczne, rekreacyjne i krajobrazowe sprawiły, że osiedlało się tam coraz więcej osób. W konsekwencji, w 1874 roku Oliwa otrzymała prawa miejskie i stała się gminą miejską, której pierwszym naczelnikiem został Georg Czachowski⁵⁶¹. W tym okresie wybrukowano pierwszą ulicę, Schlossgarten (Opata Jacka Rybińskiego). W 1875 roku powstał pierwszy chodnik w Oliwie. W 1878 roku utwardzono drogę do Jelitkowa (ul. Pomorska), a w 1879 roku część Klosterstrasse (Cystersów), od Domu Bramnego do kościoła⁵⁶². Budynek stajni zlikwidowanej linii tramwaju konnego przy Zoppoterstrasse (al. Grunwaldzka), został zaadaptowany na areszt dla włóczęgów i żebraków. Przy Polankach powstało ujęcie wody, zaopatrujące Wrzeszcz i Oliwę. W 1907 roku przyłączono do Oliwy: Poggenkrug (Żabianka), Konradshammer (Kuźniczki) i Glettkau (Jelitkowo)⁵⁶³.

Infrastruktura publiczno-turystyczna

Oliwa miała charakter podmiejskiego azylu. W przewodniku *Luftkurort und Ostseebad Oliva Bei Danzig*, M. Zerrath charakteryzował Oliwę w następujący sposób: „Łagodny klimat i miejsce sprzyjające spacerom sprawia, że zamieszkują tu właściciele ziemscy, urzędnicy duchowni, nauczyciele, kupcy i emerytowani oficerowie. Przyjemny i spokojny klimat Oliwy wynika też z tego, że nie ma tu żadnych kręgów interesów. To także idealne miejsce dla osób cierpiących na choroby układu oddechowego, gruźlicę. Oliwa nazywana była także »zbiornikiem ozonu« dla Gdańska i Sopotu”⁵⁶⁴.

Z kolei Jadwiga Łuszczewska zachwycała się urodą oliwskiego ogrodu. Opisała też dokładnie, że dzielił się on na trzy części, które nazwała francuską, angielską i dziką. Ta ostatnia, według Łuszczewskiej, była samorodnym lasem pozostawionym w dzikiej formie, a jedyną ingerencją człowieka, było wycięcie w nim ścieżek spacerowych.

⁵⁶¹ Friedrich Wilhelm Georg Czachowski (15.10.1847 Gdańsk – 29.06.1885 Oliwa), urzędnik, od 1874 roku związany z zarządem gminy w Oliwie, w ostatnich latach życia jej wójt; zob. M. Gliński, *Czachowski – Oliwska Rodzina*, www.gedanopedia.pl [dostęp: 22.03.2021].

⁵⁶² APG, sygn. 10/760/0/-/437, *Chronik von Oliva*, b.p.

⁵⁶³ H. Voellner, *Oliva...*, s. 35.

⁵⁶⁴ M. Zerrath (opr.), *Luftkurort und Ostseebad Oliva bei Danzig*, Wydawnictwo W. Buxenstein, Berlin ok. 1914, s. 8–9.

Uwagę pisarki przykuły także kompozycje kwiatowe, zaaranżowane z dokładnie dobranych gatunków roślin, oraz wielokolorowe klomby i trawniki, wydzielające silną woń⁵⁶⁵.

Podczas swoich wakacyjnych podróży w 1881 roku, Oliwę odwiedził Stanisław Tarnowski, który bardzo szczegółowo opisał kościół i klasztor. Wspomniał również o będącej samą w sobie oliwską atrakcją, księżnej Hohenzollern, zamieszkującej Pałac Opatów⁵⁶⁶. Pałac zamknięty był dla zwiedzających, ale po ogrodzie wolno było spacerować bez ograniczeń. Ogród zaś świadczył doskonale o smaku i zamożności opatów. Francuska część, położona przed frontem pałacu, składała się z ułożonych w regularnych figurach trawników i kwiatów, dalej były kanały i strzyżone szpalery, drzewa sadzone nad samą wodą i słynny staw z widokiem na morze. Z kolei część angielska zawierała sztuczne grotty, kaskady, mostki oraz świątynie dumania, a przede wszystkim wspaniałe drzewa i dużo pięknych kwiatów⁵⁶⁷.

Podstawowe założenie parku utrzymało się od czasów opata Jacka Rybińskiego (1701–1782). Wybudował on barokowy pałac opacki oraz stworzył park w miejscu dawnego ogrodu. Ten kierunek kontynuował opat Karol Hohenzollern-Hechingen, który sprowadził do Oliwy Jana Jerzego Saltzmanna, syna nadwornego ogrodnika, twórcy królewskich ogrodów w Poczdamie. Saltzmann, obok barokowego założenia parkowego Rybińskiego, stworzył nową część, imitującą naturę, znaną później jako chińsko-angielską lub angielską, oraz urządzenia parkowe, w tym altany, pawilony, „świątynie”, grotty szeptów, zwane „uszami Dionizosa”, a także dwa sztuczne pagórki po północnej stronie parku i kaskadę na Potoku Oliwskim⁵⁶⁸.

Prace przy podniesieniu atrakcyjności miejsca trwały również w późniejszym okresie. Przybyły do Oliwy w 1899 roku botanik Erich Wocke, twórca tamtejszego alpinarium, aklimatyzował w parku 570 gatunków roślin wysokogórskich⁵⁶⁹. Przyłączył także do parku dawne klasztorne ogrody uprawne w części południowo-zachodniej. Rozbudował palmiarnię obok istniejącej już oranżerii. Jej rozbudowa była niezbędna, ponieważ dawna oranżeria przestała wystarczać licznym egzotycznym roślinom, bytującym w tym miejscu, często jeszcze od czasów cystersów, m.in. daktylowcowi, który wyrósł w palmiarni z nasiona. W 1912 roku założono w Parku Oliwskim ogród botaniczny. W 1924 roku park przeszedł pod

⁵⁶⁵ J. Łuszczewska, *Przejażdżka po Prusach Królewskich*, „TI”, 1861 nr 116, s. 231.

⁵⁶⁶ Księżna Maria Hohenzollern-Hechingen, urodzona 29.06.1808 roku w pałacu w Klecewie, w powiecie kwidzińskim, zmarła 12.05.1888 roku w Oliwie. Jej ojcem był generał Hermann Friedrich von Hohenzollern-Hechingen, a matką, urodzona w Bożympolu Wielkim, Karolina von Weiher. Po 1830 roku zamieszkała z matką w Gdańsku. Decyzją króla Prus Wilhelma I, od 4.05.1869 roku do śmierci mieszkała w dawnym pałacu opatów cysterskich w Oliwie. Wychowana w wierze katolickiej, wspomagała gdańskie świątynie katolickie. Pochowana w katedrze oliwskiej obok swoich krewnych, biskupów Josepha i Johanna Karla Hohenzollernów-Hechingen; zob. M. Gliński, *Hohenzollern Hechingen Maria*, www.gedanopedia.pl [dostęp: 22.06.2020].

⁵⁶⁷ S. Tarnowski, *Z Prus Królewskich*, „Przegląd Polski”, 1881, t. LXII, r. 16, z. 6–8, s. 224.

⁵⁶⁸ F. Mamuszka, *Oliwa. Okruchy...*, s. 149.

⁵⁶⁹ K. Lakowitz, *Der Schloss Garten im Oliva*, Wydawnictwo A. W. Kafemann, Danzig 1929, s. 6.

zarząd miejski, a pałacowi nadano funkcję muzealną. Wcześniej, po śmierci księżnej, był tam m.in. sztab wojskowy, a podczas pierwszej wojny światowej, polowy lazaret. Oficjalne otwarcie muzeum odbyło się w marcu 1928 roku⁵⁷⁰. Bogactwo gatunków roślin i sposób ich utrzymania w parku poklasztornym stały się w czasach WMG przedmiotem badań naukowców. Park określany był „pomnikiem kultury pierwszej rangi na niemieckim wschodzie” oraz „idealnym naukowym ogrodem pokazowym dla Gdańska i całych Niemiec”⁵⁷¹. Szczegóły dotyczące wyglądu poklasztornego parku w okresie międzywojennym i latach wojny wybrzmiewały także w twórczości Güntera Grassa. Można w niej odnaleźć m.in. słynne XVIII-wieczne groty szeptów, zwane przez niektórych „uszami Dionizosa”⁵⁷².

U stóp wzgórza Pachołek (u zbiegu ul. Opackiej i ul. Spacerowej), w neogotyckim dworku powstałym na miejscu dawnego dworu Totenhof, otwarto hotelik Karlshof. Powyżej, w 1882 roku, wybudowano stalowo-murowaną wieżę widokową, która przetrwała do 1945 roku. Wieża zastąpiła pawilon widokowy. Powstał on pod koniec XVIII wieku za sprawą opata Karola von Hohenzollern-Hechingena. W 1887 roku zbudowano na Pachołku kamienny pomnik, zwieńczony brązowym, pruskim orłem, upamiętniający Luizę Pruską, będącą symbolem walki Prusaków z Napoleonem⁵⁷³. Część lasu w okolicach pomnika ogrodzono i uporządkowano na wzór założenia parkowego⁵⁷⁴.

Oliwa intensywnie rozbudowywała się. W pierwszych latach XX wieku Królewski Urząd Telegraficzny rozpoczął instalowanie telefonów w Gdańsku i Oliwie. Dnia 6 sierpnia 1913 roku oddano do eksploatacji drugi tor kolei na odcinku z Gdańska do Sopotu oraz gmach szkoły przy ul. Polanki 130 (obecnie budynek V LO w Gdańsku). Powstały pensjonaty i hotele, m.in. zbudowany w 1915 roku hotel Deutscher Hof z 33 pokojami i z 80 łózkami⁵⁷⁵. Hotel miał wielkie okna, które zdominowały fasadę, oraz imponujące schody. W 1926 roku hotel został rozbudowany. Nowością były sale spotkań, kręgielnia i sala bilardowa. Z okazji ponownego otwarcia, z soboty na niedzielę (3/4 lipca), odbył się w hotelu uroczysty koncert⁵⁷⁶. Kolejnym popularnym i często fotografowanym oraz uwiecznianym na

⁵⁷⁰ E. Keyser, *Das Schloss Oliva*, Wydawnictwo A. W. Kafemann, Danzig 1928, s. 15.

⁵⁷¹ K. Lakowitz, *Der Schloss...*, s. 23.

⁵⁷² G. Grass, *Kot i mysz*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1982, s. 79.

⁵⁷³ *Denkmal d. Königin Luise*, Holzstich Bildkarte von 1890, Danzig 1890.

⁵⁷⁴ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 174.

⁵⁷⁵ Właścicielem budynku, położonego najpierw pod adresem Bahnhofstrasse 10 (lub Danziger Strasse 9), a z czasem, kiedy Oliwa została przyłączona do Gdańska, przy Pommersche Strasse 137, następnie od 1 września 1939 roku Adolf Hitler Strasse 505, był Martin Knaak; zob. B. Gondek, *Zabytki na sprzedaż – przychodnia i Ludolfino*, www.strefahistorii.pl [dostęp: 23.08.2018].

⁵⁷⁶ „GGEG”, 1926 nr 149 z dn. 03.07., s. 8.

pocztówkach hotelem był wspominany wcześniej Karlshof, położony przy dzisiejszym skrzyżowaniu ulicy Spacerowej i Opackiej⁵⁷⁷.

Historia zabudowy tego miejsca sięgała 1600 roku. W 1828 roku w stojącym tam budynku zamieszkał ogrodnik Jerzy Saltzmann, twórca angielskiej części Parku Oliwskiego. Otwarty w 1882 roku hotelik został siedem lat później rozbudowany o neoklasycystyczną przybudówkę. Mało znanym faktem było, że w latach 1892–1939 w Karlshofie, na zapleczu którego znajdowała się strzelnica, spotykali się miejscowi Polacy, często wynajmujący przylegającą do obiektu salę. W 1919 roku z tego właśnie powodu na obiekt napadli i w poważnym stopniu zdewastowali go nieznani osobnicy w mundurach niemieckiej marynarki. Bezpośrednią przyczyną napadu był wiec Polonii, zorganizowany w dużej sali hotelu przez oliwską Radę Ludową⁵⁷⁸.

Budynek pełnił funkcję hotelową jeszcze w 1942 roku. W 1945 roku zmienił ją na mieszkalno-komunalną; podobnie jak przylegający do niego domek, pochodzący co najmniej z przełomu XIX wieku. Nieco ponad hotelikiem znajdował się na wzniesieniu budynek wykazywany w księgach adresowych jeszcze w 1946 roku. Należał on do Państwa Pruskiego, a następnie do WMG. Zniknął z pejzażu dzielnicy po 1945 roku⁵⁷⁹.

Bardzo rozpoznawalnym obiektem turystyczno-rekreacyjnym, przyciągającym rzesze letników, zarówno latem, jak i zimą, był oliwski Dom Zdrojowy, położony przy Bergstrasse (Podhalańska). Dom usytuowany był tuż pod lasem, na końcu ulicy. Jego właścicielem był Eugen Katt, który po wybuchu wojny wystąpił do Arbeitsamtu o przydział robotników przymusowych, których zresztą otrzymał.

Wśród nich była szesnastoletnia Stefania Orczykowska oraz inne Polki głównie z Wielkopolski. Eugen Katt rzadko pojawiał się w Kurhausie. Prowadzeniem domu zajmował się jego syn Günter wraz z żoną Edytą. Jak relacjonowała po latach Stefania Orczykowska, praca była ciężka oraz bardzo monotonna. Wyżywienie słabe, praktycznie bez mięsa. Przymusowy personel miał do sprzątnięcia 25 pokoi dla gości i salon w dolnej części budynku. Właściciel pozwalał czasami na krótki spacer do kościoła, co bardzo nie podobało się jego żonie.

⁵⁷⁷ Przed II wojną światową była to ulica Am Karlsberg 2, a od około 1931 roku nastąpiła zmiana adresu na Köllner Chaussee 16b (przypis autora).

⁵⁷⁸ F. Mamuszka, *Oliwa. Okruchy...*, s. 85.

⁵⁷⁹ *Karlshof, ul. Spacerowa 16b*, www.dawnaoliwa.pl [dostęp: 15.04.2017].



Fot. 38. Dom Zdrojowy w Oliwie (wyd. C. Bernthal, Gdańsk, 1909 r.);
źródło: Muzeum Pomorza, sygn. GSP01434.

Po opanowaniu języka niemieckiego Stefania została oddelegowana do restauracji. W tym czasie musiała jednak zdejmować obowiązkową literę „P”, bo goście byli niezadowoleni, że obsługiwała ich Polka. Wraz ze zbliżaniem się frontu nastroje w Kurhausie ciągle się pogarszały. Zabawy przerywały alarmy bombowe. Wieczorki taneczne były o wiele krótsze. Kończyły je obowiązkowe zaciemnienia w obawie przed nalotami. Coraz mniej było żywności. Nie przyjeżdżali już goście spoza Gdańska. W 1944 roku zmarła Edyta Katt. Już podczas walk o Oliwę, w marcu 1945 roku, Eugen Katt wsiadł na rower i odjechał. Nikt go więcej nie widział. Kilka godzin przed zajęciem Oliwy przez Rosjan Stefania Orczykowska z koleżanką przedarły się przez linię frontu i wróciły do Leźna, zaś Kurhaus przy Bergstrasse został później przez Sowieców podpalony⁵⁸⁰. Trzy razy zmieniał właścicieli Hotel Assmus, czyli Hotel & Schlossgarten Konditorei przy Schlossgarten 9 (Opata Jacka Rybińskiego)⁵⁸¹. W książce teleadresowej Oliwy z 1916 roku reklamował się Hotel Olivaer Hof, prowadzony przez C. Hitzmanna. Olivaer Hof przy Am Markt (Rynek) 3 oferował śniadanie w cenie „łóżka”, posiadał kręgielnię oraz ogród⁵⁸².

Na początku XX wieku południowa część Oliwy nabrała charakteru podmiejskiego osiedla willowego. Tuż przed pierwszą wojną światową swoją praktykę miało tu aż sześciu

⁵⁸⁰ M. Gotard, *Wspomnienie o oliwskim Kurhausie*, www.historia.trojmiasto.pl [dostęp: 02.02.2016].

⁵⁸¹ *Adressbuch der Gemeinde Oliva: auf Grund amtlicher Quellen und privater Mitteilungen*, cz. 2, Wydawnictwo A. W. Kafemann, Danzig 1916, s. 2.

⁵⁸² Tamże, s. 18.

lekarzy i dentysta. Działała także apteka. Południową granicę dzielnicy wyznaczyło zbudowanie w 1914 roku linii kolejowej Gdańsk-Wrzeszcz – Stara Piła⁵⁸³.

Po wybuchu pierwszej wojny światowej do celów szpitalnych przystosowano m.in. Pałac Opatów, IV Dwór, Dom św. Bernarda pod Pachołkiem (zbudowany w 1912 roku), oliwskie hotele, dom zdrojowy. W tym samym czasie naczelnik gminy został mianowany burmistrzem. W 1921 roku burmistrzem Oliwy został Herbert Creutzburg. Planował on otworzenie w Pałacu Opatów kasyna – na wzór sopockiego. Doprowadził on do ruiny oliwską Kasę Oszczędnościową (straty wyniosły 400 000 guldenów). Straty pokryło miasto Gdańsk w zamian za przyłączenie Oliwy do Gdańska. Dnia 1 lipca 1926 roku Oliwa stała się dzielnicą tego miasta. W 1928 roku na terenie Oliwy działały kina: Union przy Danzigerstrasse (al. Grunwaldzka), Lichtspielhaus przy Schlossgarten (Jacka Rybińskiego) i U.T koło dworca⁵⁸⁴. Niepozorny, a często odwiedzany przez spacerowiczów budynek mieścił do 1945 roku podleśną gospodę „Weisses Lamb” (Białe Jagnię). „Poszli polną drogą, która koło gospody »Białe Jagnię« odchodziła pod kątem prostym do prościusieńkiej linii tramwajowej i prowadziła ku ciemnym, przycupniętym na wzgórzach lasom...”, pisał w *Psich latach* Günter Grass⁵⁸⁵.

Od około dwustu lat tradycyjnym miejscem spacerów dla mieszkańców Oliwy i Gdańska była Dolina Radości. Odwiedzał ją Alexander von Humboldt, niemiecki przyrodnik i geograf (1769–1859), oraz polski krajoznawca Mieczysław Orłowicz⁵⁸⁶. Popularną dolinę otwierały dwa stare pałace, pełniące funkcję turystyczno-rekreacyjną. Pensjonatem przed 1939 rokiem był położony przy Schwabenthal 1 (Bytowska), dwór Ernstall, którego pierwsze mury postawiono jeszcze w XVI wieku.

Także z XVI wieku pochodziły zabudowania dworu przy Schwabenthal 4 (Bytowska); znajdujące się w tym miejscu budynki należały do 1642 roku do Jakuba Schwabego, od którego nazwę wzięła cała tamtejsza dolina (Schwabenthal). Pod koniec XVIII wieku wybudowano tam dwór⁵⁸⁷. Od 1898 roku rolę gospodarza pełnił w nim Hugo Mrozek, który zaadaptował go na restaurację. Ta szybko zyskała popularność. Jak zauważył historyk Tadeusz Głuszko, wśród gdańszczan rodziła się w tamtym czasie moda na spacerunki podmiejskimi lasami i odpoczynek w leśnych restauracjach. To sprawiło, że wkrótce wystarczyło w Gdańsku powiedzieć: „Schwabenthal bei Oliva” i prawie każdy wiedział, o jaką dolinę, o jaki dwór i o jaką gospodę chodziło. Ukazało się nawet kilka pocztówek

⁵⁸³ Linia powstała w 1914 roku jako skrót ze stacji węzłowej Stara Piła, z pominięciem Pruszcza Gdańskiego, do Gdańska, przez: Leżno, Kokosзки, Kiełpinek, Brętowo (przypis autora).

⁵⁸⁴ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 160.

⁵⁸⁵ G. Grass, *Psie lata...*, s. 306–307.

⁵⁸⁶ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 176.

⁵⁸⁷ J. Samp, *Gdańskie dwory i pałace*, Wydawnictwo Marpress, Gdańsk 1998, s. 130–132.

promujących to miejsce. W gospodzie dla gości przeznaczono cały parter, powiększony w latach dwudziestych XX wieku o dwie werandy dobudowane do ścian szczytowych dworu, wykorzystywane w ciepłych miesiącach. Po śmierci Mrozka przedsiębiorstwo poprowadziła jego żona, która zarządzała tym miejscem od 1913 do 1945 roku⁵⁸⁸.

Najdalej w las wysuniętym elementem infrastruktury o charakterze kurortowo-rekreacyjnym, była dawna osada przemysłowa Strauchmühle (Leśny Młyn). W 1926 roku tereny osady przyłączone zostały do Oliwy. Nazwa osady pochodziła od funkcjonującego tam od czasów cysterskich, napędzanego wodą z Potoku Rynarzewskiego, młyna, który często zmieniał swoje funkcje. Obiekt był kuźnicą miedzi, młynem zbożowym, prochowym i elektrownią wodną zasilającą w prąd kompleks wypoczynkowy, wybudowany tam pod koniec XIX wieku. Malownicze położenie w śródleśnej dolinie, przez którą przepływał strumyk, a wokół wiły się ścieżki spacerowe, determinowało to miejsce jako sanatorium. Leczone tam schorzenia górnych dróg oddechowych i reumatyzm. Właściciel Albert Lietzke reklamował to miejsce w czerwcu 1928 roku jako uzdrowisko, będące „najulubiejszym miejscem wycieczkowym w Lesie Oliwskim z renomowaną kuchnią, codziennym menu i prześlicznymi pokojami z pensją lub bez”⁵⁸⁹.



Fot. 39. Kompleks wypoczynkowy Strauchmühle
(fot. B. Gondek, Gdańsk, 2014 r.); źródło: zbiory prywatne Bartosza Gondka.

Funkcję rekreacyjno-hotelową utrzymano do wojny, kiedy urządzono tam szpital polowy. Podczas walk o Trójmiasto osada znalazła się na pierwszej linii walk oddziałów

⁵⁸⁸ T. Głuszko, *Był sobie kiedyś dwór w oliwskiej dolinie*, „3D”, 2000 nr 11 (25) (listopad), s. 30.

⁵⁸⁹ „GGEG”, 1928 nr 125 z dn. 02.06., s. 9.

niemieckich z sowieckimi, atakującymi Oliwę. Boje w lasach oliwskich toczyły się od 18 marca, a od 23 marca front przebiegał przez Złotą Karcznię, zachodnią część Doliny Radości, Dolinę Świeżej Wody i w sąsiedztwie restauracji Wielka Gwiazda. Jeden niemiecki czołg, z braku paliwa okopany w okolicy Młyna Prochowego zdołał zniszczyć 12 radzieckich pojazdów pancernych, próbujących się przebić przez front. Mimo to, w większości drewniana infrastruktura Strauchmühle przetrwała walki w stopniu niewiele tylko naruszonym⁵⁹⁰.

Sport

Luftkurort Oliwa dzięki otoczeniu od zachodu porośniętymi lasami i wzgórzami morenowymi, był idealnym miejscem nie tylko do spacerów, ale także do uprawiania sportów zimowych. Mnogość stawów na Potoku Oliwskim oraz leśne oczka wodne sprawiały, że w całej dzielnicy powstawały naturalne lodowiska. Z kolei łagodnie opadające doliny pozwalały na stworzenie idealnych narciarskich tras biegowych, a strome wzgórza na zaaranżowanie krótkich tras zjazdowych i skoczni. Do popularyzacji skoków narciarskich przyczyniło się powołanie zimą 1923/24 Gdańskiej Grupy Narciarskiej (Skigruppe Danzig). Członkowie grupy nie ograniczali się jedynie do trenowania, ale uczestniczyli też w zawodach. Szefem grupy został Ernest Becker-Lee. W 1932 roku w Dolinie Radości zbudowana została skocznia. Punkt konstrukcyjny obiektu znajdował się na 35 metrze. Usytuowany po drugiej stronie stok traktowano jak odjazd. Rekord obiektu wynosił 39 m. Należał do zakopiańskiego skoczka o nazwisku Kołtuń. W historii obiektu wydarzył się także śmiertelny wypadek. W 1940 roku poniósł na nim śmierć szef Skigruppe Danzig, Ernest Becker-Lee. Dla pamięci o tej tragedii po lewej stronie zeskoku stoczni ustawiono płytę granitową z herbem WMG. Na terenie skoczni znajdował się jeszcze jeden kamień, upamiętniający wybudowanie skoczni w 1932 roku⁵⁹¹.

⁵⁹⁰ H. Voellner, *Die Schlacht um Danzig 1945*, „UG”, 1986 nr 5, s. 5–7.

⁵⁹¹ Przed 1945 rokiem na trójmiejskich wzgórzach istniały aż trzy niewielkie skocznie narciarskie – dwie w Gdańsku i jedna w Sopocie. Jedyną profesjonalną, i zarazem najstarszą, była omawiana – w Dolinie Schwabego (Radości). Ostatnie skoki na tym obiekcie oddano w latach siedemdziesiątych XX wieku. W latach osiemdziesiątych stała jeszcze wieża z drewnianych bali, jej resztki możemy oglądać współcześnie. Natomiast buda nie zarosła, ale uległa silnej erozji od spływającej wody; zob. K. Kochanowicz, *W Trójmieście były też skocznie narciarskie*, www.historia.trojmiasto.pl [dostęp: 03.04.2021].



Fot. 40. Sala gimnastyczna przy Jahnstrasse w Oliwie (Gdańsk, ok. 1900 r.);
źródło: zbiory V Liceum Ogólnokształcącego w Oliwie.

„Pamiętam, że na skoki do Doliny Radości szło się całymi podwórkami. Była to dla nas jedyna okazja, by zobaczyć ten sport. Oliwa, mimo że był marzec, była cała w śniegu i drogę trzeba było pokonywać pieszo. Trybun nie było, ale zawody miały swoją oprawę, pisano o nich też w gazetach” – wspominał dawny mieszkaniec Oliwy, Włodzimierz Celej⁵⁹². Na stawach, utworzonych przy zaporach na Potoku Oliwskim i ciągnących się od morenowych wzgórz aż do jelitkowskiej plaży, w zimie ślizgano się na łyżwach. W 1922 roku w Oliwie wybudowano najdłuższy w okolicy tor saneczkowy. Jego początek miał miejsce na szczycie Wächterberg (112 m n.p.m.), dzisiejszej Wiechy. Tor w Oliwie był ponad dwukrotnie dłuższy od toru w Jaśkowej Dolinie i liczył około 1500 m długości. Kończył się przy wylocie Ottostrasse (dziś to ul. Słoneczna). Podobnie jak to miało miejsce w przypadku większości przedwojennych obiektów tego typu, wyposażony był w niewielki budynek poczekalni, a tor był na tyle duży, że jego przebieg był zaznaczany na ówczesnych planach miejscowości⁵⁹³.

Pierwsze sale gimnastyczne w Oliwie znajdowały się przy szkołach: ewangelickiej przy Saltzmann Strasse (Opacka), wybudowanej w 1904 roku, a zmodernizowanej w 1930 roku, i katolickiej wybudowanej w 1911 roku, a rozbudowanej w 1930 roku⁵⁹⁴ przy Klosterstrasse (Cystersów). W 1915 roku przy Jahnstrasse (Liczmańskiego) powstała sala

⁵⁹² Tamże, b.p.

⁵⁹³ *Stadtplan Danzig 1934*, skala 1:8000, Wydawnictwo Ottomar Steinbach, Danzig 1934.

⁵⁹⁴ Z. Iwicki, *Kronika parafii (katedralnej) w Oliwie (1904–1945)*, Oficyna Czac, Gdańsk 1999, s. 18, 62.

gimnastyczna z placem tenisowym i zespołem boisk, wokół których skupiało się życie sportowe miasteczka, a potem dzielnicy⁵⁹⁵.

Komunikacja

W 1822 roku została zbudowana bita droga, łącząca Gdańsk z Oliwą. W pierwszej połowie XIX wieku powstały przy niej osiedla robotnicze o wiejskim charakterze. Podobna zabudowa powstała wzdłuż ul. Polanki i ul. Rybińskiego. Dnia 1 czerwca 1873 roku uruchomiono w Gdańsku pierwszą linię tramwaju konnego, łączącą Oliwę z Gdańskiem przez Wrzeszcz. Przedsiębiorstwo Deutsche Pferdeisenbahn Gesellschaft, które było właścicielem linii, w 1879 roku z powodu niskiej rentowności trasy zdemontowało tory na odcinku z Wrzeszcza do Oliwy. Rozwój Oliwy przyspieszyło uruchomienie kolei. W latach siedemdziesiątych XIX wieku w Oliwie zatrzymywało się 48 pociągów, które przewoziły 35 000 pasażerów. W 1914 roku liczba pociągów wzrosła do około 100. Jazda pociągiem do Sopotu trwała 10 minut, a do Gdańska pół godziny. W 1870 roku przy Bahnhofsvorplatz 1 (plac Dworcowy) wybudowano oliwski dworzec. W skład infrastruktury stacyjnej wchodził zadaszony peron z infrastrukturą stacyjną, przejście podziemne pod torowiskiem, a także: domek dla załóg kolejowych, skład węgla i magazyny na towary, wybudowane na południe od głównego budynku⁵⁹⁶. W budynku dworca działała także restauracja i sala zabaw. W okresie WMG ich agentem był Jan (Johann) Hinz⁵⁹⁷.

Inwestycje czynione w Jelitkowie sprawiły, że z roku na rok pojawiało się tam coraz więcej gości. Przybywali po sąsiedzku – z Gdańska, Pruszcza Gdańskiego, Kaszub, Powiśla, a także – dzięki komunikacji statkami – z Królewca, Berlina i innych miejscowości. Przewodniki podkreślały korzystne skomunikowanie Oliwy i Jelitkowa z Królewcem, Szczecinem, Piławą, Kołobrzegiem, wyspą Bornholm, Puckiem i Elblągiem. Statkiem można było popłynąć do Gdańska i Sopotu. Przyjezdni wybierali przy tym bardzo często jako miejsce zatrzymania pensjonaty w Oliwie i w ten sposób zasilali gminny budżet obowiązkowymi opłatami kuracyjnymi. W drodze nad morze korzystali z dodatkowych atrakcji, jakimi były czekające na spacerowiczów gospody w dawnych posiadłościach młyńskich nad potokami oraz specjalna linia tramwajowa z centrum Oliwy do Jelitkowa⁵⁹⁸.

⁵⁹⁵ M. Zerrath (opr.), *Luftkurort und...*, s. 12.

⁵⁹⁶ W. Szymański, E. Barylewska-Szymańska, T. Urban, S. Brzezicki, *Gdańsk na fotografii lotniczej z okresu międzywojennego, ze zbiorów Instytutu Herdera w Marburgu*, Wydawnictwo Herder-Institut Marburg – Via Nova, Marburg – Wrocław, 2010, s. 78.

⁵⁹⁷ *Przewodnik po...*, 1938, s. 103.

⁵⁹⁸ M. Zerrath (opr.), *Luftkurort und...*, s. 10.

Budowa linii była długotrwałym i kosztownym zadaniem. Licząca 3,5 km, jednotorowa linia z przystankiem początkowym przy oliwskim rynku, biegła dzisiejszą ulicą Opata Rybińskiego do Grunwaldzkiej i skręcała w kierunku Sopotu, a następnie w prawo w ulicę Pomorską, pod torami odcinka kolejowego Oliwa – Sopot i kończyła bieg przy rozległym stawie młyńskim w Jelitkowie.



Fot. 41. Poczekalnia przystanku linii tramwajowej w Jelitkowie (fot. B. Gondek, Gdańsk, 2014 r.); źródło: zbiory prywatne Bartosza Gondka.

Pętlę zlokalizowano przy rozwidleniu tradycyjnej szosy do Jelitkowa, zwanej Seestrasse, do Brzeźna i Sopotu. Przy okazji, za istotne uznano też przywrócenie do dawnej funkcji zajezdni tramwajów konnych, zbudowanej w 1873 roku przy skrzyżowaniu Grunwaldzkiej i Pomorskiej na potrzeby uruchomionej wówczas linii Gdańsk – Oliwa, która – po dokonanej w 1879 roku likwidacji oliwskiego odcinka – zamieniona została na więzienie. Uroczyste otwarcie linii miało miejsce 18 lipca 1908 roku. Odpowiadało za nią przedsiębiorstwo Danziger Elektrischen Strassenbahn-Aktiengesellschaft, czyli Gdańskie Tramwaje, które obsługiwały w Gdańsku pięć linii. W 1901 roku połączyła ona oliwski plac Inwalidów z Długim Targiem⁵⁹⁹.

Polskie ślady

Analizując obiekty hotelowe i miejsca związane z oliwską Polonią⁶⁰⁰, obok ujmowanej w przewodnikach restauracji dworcowej i hotelu Deutscher Hof, należało także

⁵⁹⁹ *W 1908 roku pojechały tramwaje z Oliwy do Jelitkowa*, www.gdansk.pl [dostęp: 01.05.2017].

⁶⁰⁰ Według Franciszka Mamuszki oliwska Polonia liczyła na przełomie XIX i XX wieku i w okresie międzywojennym około 2 500 osób. Więcej na ten temat; zob. F. Mamuszka, *Oliwa. Okruchy...*, s. 132–137.

wymienić parterową gospodę Schweizerhäuschen, na rogu ulic Am Karlsberg i Ludolfiner Weg (Tatrzańskiej i Józefa Czyżewskiego), gdzie miejscowi Polacy spotykali się od 1894 roku. Spotkania Polonii odbywały się w zniszczonych pod koniec wojny zajazdach Thierfeldhotel – Vereinhaus Oliva, przy Zoppoter Chaussee i Waldhauschen, stojących do marca 1945 roku u podnóża Pachołka, pomiędzy ul. Renneberg (Spacerową) a stawem młyńskim. Zakup Thierfeldhotel – Vereinhaus Oliva odnotowała w 1919 roku „Gazeta Gdańska”, która informowała, że Polak, Drzewicki z Oliwy kupił od Niemców restaurację Thierfeldhotel – Vereinhaus Oliva przy ul. Sopockiej z ogrodem koncertowym i obszerną salą i że zamierza to miejsce przekształcić w Dom Polski⁶⁰¹.

Niezrealizowane plany

Kuracjusze udający się w głąb doliny od Dworu Schwabego często zwracali uwagę na pewną nietypową atrakcję. W 1896 roku leśnik Danz, opiekujący się Doliną Radości, postanowił podpisać się na jednym ze wzgórz ją okalających. W tym czasie wzniesienie było na nowo zalesiane. Pośród dominujących na nim sosen i świerków leśnik posadził brzozy, które ułożył w napis: DANZ 1896. Nietypowy autograf najlepiej było widać jesienią, gdy liście brzoź nabierały złotego koloru. Dzieło Danza podziwiano jeszcze w pierwszych dziesięcioleciach XX wieku. Podpis publikowano nawet na okolicznościowych widokówkach. Po drugiej wojnie światowej nie można było zauważyć już charakterystycznego napisu – brzozy znikły wśród rozrastającego się lasu. Kiedy drzewa podrosły, sygnatura leśnika była uwieczniana na setkach zdjęć. Stała się też częstym motywem kart pocztowych. Nazwiskiem Danza nazwano nawet wzgórze, na którym znajdował się napis⁶⁰².

Niewątpliwą atrakcją turystyczną dzielnicy, którą uwidaczniano na widokówkach i w folderach, był założony w 1928 roku przez Ottona Kamina we Freudenthal (Dolinie Radości), niedaleko stawów, Wildpark lub Wildgarten, czyli zwierzyńiec. Kamin dzierżawił założenie od lokalnej administracji lasów. Cieszące się ogromnym zainteresowaniem małe zoo było dotowane m.in. przez senat WMG, a opiekę nad zwierzętami pełniło specjalnie towarzystwo, opłacające strażników oraz karmiące zwierzęta. Towarzystwo powołane zostało 28 lutego 1928 roku jako Wildgarten Gessellschaft Forstgut Freudenthal, czyli Towarzystwo Zwierzyńca Dóbr Leśnych Doliny Radości, przez Towarzystwo Przyrodnicze w Gdańsku, Towarzystwo Botaniczno-Zoologiczne w Gdańsku, Gdański Związek Łowiecki,

⁶⁰¹ „GG”, 1919 nr 168 z dn. 6.08. s. 3.

⁶⁰² B. Gondek, *Jak leśnik Danz podpisał się na drzewach*, www.strefahistorii.pl [dostęp: 05.03.2017].

Towarzystwo Upiększania Oliwy oraz dyrektora Gdańskiej Fabryki Wagonów dr. Ottona Petrusa⁶⁰³.

Oliwski zwierzyniec uwiecznił w *Psich latach* Günter Grass: „(...) Dolina Radości była ulubionym miejscem wycieczek. (...) Pan Kamin, dzierżawca leśniczówki i gospody usiadł między Augustem Pokriefke a moją matką. Ilekroć przychodzili goście, opowiadał historię powstania zwierzynca. Todzież Tulla i ja słyszeliśmy ją po raz dziesiąty, że niejaki pan Pikritz z Sopotu podarował bizona. Zwierzyniec jednak zaczął się nie od bizona, lecz od parki saren, ufundowanej przez dyrektora fabryki wagonów. Potem przybyły dziki i daniele. Ten ofiarował małpę, tamten dwie. Nadleśniczy Nikolai postarał się o lisy i bobry. Konsulat kanadyjski dostarczył obydwu szopy. A wilki? Kto podarował wilki? Wilki, które później uciekły, rozszarpały dziecko zbierające jagody i zastrzelone trafiły do gazety. Kto podarował wilki?”⁶⁰⁴. Wilkom rzeczywiście udało się zbiec ze zwierzynca w listopadzie 1934 roku. W wielkiej obławie, która miała miejsce 27 listopada, zastrzelono trzy drapieżniki. Czwarty zaatakował i poranił kobietę z dzieckiem, następnie został szybko zastrzelony⁶⁰⁵.

2. Jelitkowo – kuracyjno-plażowe letnisko Oliwy

Wśród turystów, przybywających na wypoczynek nad Zatokę Gdańską, byli tacy, którzy z jednej strony chcieli skorzystać ze zgiełku dużego kurortu, a z drugiej mile relaksować się w warunkach gwarantujących spokój. Rozwiązaniem było wybranie na miejsce wypoczynku sąsiadującego od wschodu z Sopotem Jelitkowa, należącego do 1926 roku do Oliwy. Tę rybacką wieś, należącą niegdyś do opactwa cystersów w Oliwie w 1869 roku zamieszkiwało 207 osób w 12 (!) domach. W tym okresie Jelitowo zaczęło już przyjmować rolę letniska. Powstały wówczas – zachowane do dzisiaj – domki rybackie przy ul. Bałtyckiej⁶⁰⁶. W większej liczbie letnicy pojawili się w Jelitkowie od lat siedemdziesiątych XIX wieku. W 1877 roku udostępniono tam gospodę⁶⁰⁷.

Hrabia Stanisław Tarnowski, który odwiedził w 1881 roku Sopot, Oliwę i Gdańsk, opisał Jelitkowo jako żyjące już wówczas po trosze z rybołówstwa, a po trosze z wynajmowania pokoiów letnikom. Wspomnił też, że podobnie jak w Sopocie, także tam

⁶⁰³ *Das Tiergehege in Freudental*, „UG”, 1954 nr 12 (grudzień), s. 18.

⁶⁰⁴ G. Grass, *Psie lata...*, s. 183–184.

⁶⁰⁵ *Wilki w lasach oliwskich*, „GG”, 1934 nr 270 z dn. 29.11., s. 7.

⁶⁰⁶ Wykaz zabytków nieruchomych wpisanych do rejestru zabytków, położonych w granicach administracyjnych Miasta Gdańska, aneks do programu opieki nad zabytkami Miasta Gdańska na lata 2016–2019, załącznik do uchwały Rady Miasta Gdańska, nr XXIX/786/16 z dn. 29 września 2016 r., s. 93.

⁶⁰⁷ W. Nocny, *Gdy w Jelitkowie było jeszcze molo*, www.historia.trojmiasto.pl [dostęp: 23.06.2017].

wioska wychodziła wieczorem na brzeg morza, oczekując powrotu łódek z połowu, co letnicy uważali za bardzo romantyczne⁶⁰⁸. Jelitkowo traktowano w tym okresie jako miejsce na kąpiele dla ludzi spokojnych, o mniejszych możliwościach finansowych. Wiele jelitkowskich kwater datowanych było jeszcze na przełom XVIII i XIX wieku, a ich standard spełniał oczekiwania jedynie klienteli o niższych wymaganiach⁶⁰⁹. Miejscowość przedstawiana była też jako pachnąca smołą, z wielkim stawem młyńskim, otoczonym starymi topolami i wierzbami, z którego na wprost szło się do ogrodu zdrojowego z jego wypielęgowanymi trawnikami, z grupami krzewów. Od 1883 roku zarządcy tych terenów podejmowali wysiłki w celu stworzenia w Gdańsku jednego ciągu plażowo-parkowego o długości 25 km, obejmującego Jelitkowo (Glettkau), Brzeźno (Brösen), Westerplatte, Stogi (Heubude) i Sobieszewo (Bohnsack). W Jelitkowie zwolennikiem takiej strategii rozwoju miejscowości był Reinhold Kamerke, właściciel gospody i młyna, a także założyciel kąpieliska, w którego skład wchodziły m.in.: sklep i trzy gospody przy wlocie ul. Kaplicznej oraz zespół młyński z obrośniętym wierzbami stawem przy obecnym moście nad Potokiem Oliwskim⁶¹⁰.

W 1907 roku wieś Jelitkowo została włączona w granice Oliwy. Rozpoczął się wówczas najbardziej intensywny okres rozwoju. Już rok później Jelitowo uzyskało połączenie tramwajowe z Oliwą, zaś w latach dwudziestych XX wieku wybudowano ul. Bursztynową, łączącą wieś z Sopotem. W oliwskim magistracie powołano Dyрекcję ds. Kąpieliska w Jelitkowie, za sprawą której powstał zespół kąpielowy. Otwarto nowoczesny dom zdrojowy, kabiny kąpielowe oraz pierwsze, niezbyt reprezentacyjne molo, będące przedłużeniem obecnej ulicy Błękitnej. Przybijały do niego statki spacerowe, zmierzające z Gdańska do Sopotu i z powrotem. Uroczyste otwarcie nowego kąpieliska nastąpiło 16 sierpnia 1909 roku⁶¹¹.

W latach 1910–1911 oliwski magistrat, we współpracy z miastem Sopot, rozbudowywał łączącą obie miejscowości nadmorską aleję. W 1911 roku Oliwa przeznaczyła na ten cel 1 500, a Sopot 5 000 marek. Kąpielisko oraz molo mocno ucierpiało podczas gwałtownego sztormu, jaki nawiedził Zatokę Gdańską w 1914 roku. Wiosną kolejnego roku przystąpiono do naprawy uszkodzeń spowodowanych przez żywioł. Przyłączenie w 1907 roku Jelitkowa pozwoliło Oliwie na włączenie do grona członków Stowarzyszenia Niemieckich Kąpielisk Bałtyku⁶¹².

⁶⁰⁸ S. Tarnowski, *Z Prus...*, s. 309–372.

⁶⁰⁹ F. Mamuszka, *Oliwa. Okruchy...*, s. 78.

⁶¹⁰ *Mühlenteich bei Glettkau*, Wydawnictwo Ateleier Gottheil & Sohn, Danzig ok. 1910.

⁶¹¹ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska...*, s. 189.

⁶¹² M. Zerrath (opr.), *Luftkurort und...*, s. 1.

Wypożyczenie jednoosobowego kosza plażowego w Jelitkowie kosztowało wtedy 6 marek za dobę, natomiast dwuosobowego już 10 marek. Z molo było widać Sopot, Orłowo, Hel i Westerplatte. Przy kąpielisku działała sala gimnastyczna i korty tenisowe. Przyrządy gimnastyczne ustawione były także na plaży. Kuracjusze, którzy wybrali na wypoczynek Jelitkowo, od 1914 roku mogli skorzystać m.in. z hotelu, restauracji i kawiarni Carla Asmana z Oliwy. Paul Janzen zapewniał wszelkiego rodzaju przejażdżki konne oraz wozami i dorożkami. W razie potrzeby w swoich stajniach posiadał także karawan pogrzebowy.



Fot. 42. Restauracja Parkowa w Jelitkowie (Gdańsk, ok. 1920 r.);
źródło:<https://historia.trojmiasto.pl/Jak-Jelitkowo-nie-zostalo-Sopotem-n173961.html#gallery1photo613839>
[dostęp: 08.09.2023].

Na wielu jelitkowskich widokówkach przedstawiających Jelitkowo uwieczniono również stojący przy Brösenerstrasse, a od 1926 roku Kapellenstrasse (Kapliczna), niewielki budynek, opisywany jako Altes Kurhaus, Strandrestaurant lub Baderrestaurant, a potem Thymians Hotel i Café Fox & Ostsee Hotel, który reklamowano jako położony blisko linii tramwajowej. Obiektem o podobnym charakterze był usytuowany naprzeciw Nötzel's Hotel. Popularną, choć specyficzną atrakcją turystyczną kąpieliska była galeria obrazów lokalnego twórcy – naturszczyka, rybaka Kalkninga⁶¹³. Po 1920 roku znacznie rozbudowano południowy kompleks łazienek, składający się dotychczas z czterech skrzydeł kabin. Zlikwidowano jednocześnie kabiny w północnej części kąpieliska. Na zachód od molo

⁶¹³ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 176.

zbudowano dodatkowo korty tenisowe. Po bankructwie Oliwy, Jelitkowo zostało wraz z nią przyłączone do Gdańska. Miało to miejsce w 1926 roku⁶¹⁴.

W 1921 roku kilka słów poświęcił wsi Mieczysław Orłowicz w swoim przewodniku po WMG, w którym określił Jelitkowo jako miejsce prymitywne, ale bezpretensjonalne, „szukającym spokoju mogące dać wypoczynek”. W tym czasie działał tam nadal Dom Zdrojowy i znajdował się 200-metrowy drewniany pomost widokowy. Kuracjusze mieli do dyspozycji także łazienki – osobne dla kobiet i dla mężczyzn. Można było również wypożyczyć jachty i żaglówki⁶¹⁵. Jelitkowo było interesujące dla odwiedzających także zimą. Amatorzy łyżew korzystali ze ślizgawek na zamrzniętych stawach na Potoku Oliwskim i brzegu morskim. Urządzano też zawody saneczkarskie. Wśród wielu kuracjuszy i miejscowych, korzystających z infrastruktury kąpieliska latem, a także zimą, znalazł się także Günter Grass, który jelitkowską plażę opisał w *Psich latach*. „Mój ojciec poprowadził nas wszystkich do Oliwy. Tam wsiedliśmy w tramwaj do Jelitkowa. Bałtyk był zamrznięty aż po mglisty horyzont. Jelitkowskie moło iskrzyło się dziwacznie oblodzone. Z tego powodu ojciec musiał wyjąć aparat fotograficzny ze skórzanego futerału, a my musieliśmy ustawić się na tle fantastycznych cukrów wokół Harrasa. Dużo czasu zajęło ojcu odpowiednie nastawienie aparatu. Sześć razy musieliśmy zastygać w bezruchu, co Harrasowi przyszło bez trudności, ponieważ od czasu, kiedy to pstrykali go fotoreporterzy, był oswojony z fotografowaniem. Jak się później okazało, z sześciu zrobionych przez mojego ojca cztery były prześwietlone: lód odbijał światło”⁶¹⁶.

Prowadzone w 1945 roku walki o Trójmiasto nie spowodowały tak poważnych zniszczeń w infrastrukturze turystyczno-rekreacyjnej Jelitkowa, jakie potencjalnie jej groziły. Jelitkowo znajdowało się bowiem na jednym z ważniejszych kierunków ataku wojsk sowieckich maszerujących na Gdańsk od północy. Sowieckie czołgi nadjechały z Sopotu, pod osłoną wydm, nadmorską promenadą⁶¹⁷. Po przejściu wojsk sowieckich, 25 marca, zniszczeniu uległo jedynie moło i łazienki. Tego samego dnia Sowieci zajęli także część Oliwy. Zdobycie całej Oliwy i Jelitkowa nastąpiło w poniedziałek 26 marca 1945 roku⁶¹⁸.

Warto w tym miejscu zaznaczyć, że niewiele brakowało, a latem 1945 roku Oliwa stałaby się ponownie samodzielnym miastem. Jako takie wymieniona została bowiem w spisie miejscowości, które Sowieci, przekazali Polakom. Szybka interwencja Gdańska i nie zawiązanie się lokalnej rady miasta sprawiły, że Oliwa i Jelitkowo, stały się częściami

⁶¹⁴ B. Gondek, *Jelitkowo – na początku XX w. to był elegancki kurort. Po dawnej chwale tego miejsca niewiele zostało*, www.trojmiasto.wyborcza.pl [dostęp: 05.06.2016].

⁶¹⁵ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 176.

⁶¹⁶ G. Grass, *Psie lata...*, s. 194, 195.

⁶¹⁷ H. Voellner, *Die Schlacht...*, s. 6.

⁶¹⁸ P. Poralla, *Unvergänglicher Schmerz. Danzigs Schicksalsjahr 1945*, Wydawnictwo Hogast, Freiburg 1985, s. 404.

Gdańska. Mimo to, zarówno po 1926 roku, jak i po 1945 roku nadal zachowały swój klimat jako spokojniejsze, ale atrakcyjne destynacje turystyczno-rekreacyjne, rządzące się nieco innymi zasadami, niż pozostałe składowe turystycznego Gdańska.

Rozdział VI Turystyczno-rekreacyjno-sportowa infrastruktura miasta Sopotu w latach 1871–1945

1. Rozwój Sopotu jako miejscowości o charakterze kuracyjnym od 1871 roku do uzyskania praw miejskich

Stabilny, trwający od lat dwudziestych XIX wieku, rozwój Sopotu jako miejscowości wypoczynkowo-uzdrowiskowej znacznie przyspieszył w latach siedemdziesiątych XIX wieku. W 1871 roku powstał projekt wodociągu, którym do pierwszych 127 odbiorców popłynęła woda już 20 lipca 1872 roku. Mimo że rozbudowywany, rychło przestał wystarczać, z powodu rosnącego lawinowo zainteresowania tą formą zaopatrzenia w wodę. Opłata wodna wynosiła 3 srebrne grosze miesięcznie⁶¹⁹. W 1874 roku Sopot przekształcony został w gminę, w skład której weszły wsie: Karlikowo i Świemirowo oraz majątki: Sopot, Karlikowo i Stawowie. W tym samym roku utwardzono pierwszą sopocką ulicę – Seestrasse (Bohaterów Monte Cassino). W 1877 roku władze gminne za 180 000 marek wykupiły od spadkobierców doktora Haffnera Przedsiębiorstwo Kąpielowe i przystąpiły do jego rozbudowy. W tymże roku Otto Noetzel opublikował nakładem wydawnictwa A. W. Kafemann w Gdańsku pierwszy przewodnik po Sopocie – „Wegweiser für Zoppot und Olivaer Wald”⁶²⁰.

Od lat osiemdziesiątych XIX wieku do Sopotu przybywali nie tylko kuracjusze, ale także bogaci inwestorzy: przedsiębiorcy budowlani, kupcy, przemysłowcy, właściciele hoteli i pensjonatów. Wśród nich tak zamożni jak Edward Herbst – łódzki potentat włókienniczy, który po kilku wizytach, w 1890 roku zakupił w Sopocie, przy Schulstrasse 8 (Kościuszki 29/31) willę. Z czasem zamieszkał w niej z rodziną na stałe. Herbst pojawił się w Sopocie w następstwie osiedlenia się w kurorcie w 1880 roku jego przyjaciela, a wkrótce największego lokalnego hotelarza, Hugona Werminghoffa. W willi Herbstów zatrzymywał się m.in. Wojciech Kossak⁶²¹.

W 1881 roku Sopot liczył 3 600 stałych mieszkańców i przyjął 3 739 gości. W kolejnych latach proporcja liczby stałych mieszkańców do gości prezentowała się następująco:

⁶¹⁹ F. Schultz, *Chronik der...*, s. 138.

⁶²⁰ F. Mamuszka, *Rys dziejów...*, s. 38–39.

⁶²¹ M. Buchholz-Todorska, *Sopoccy zleceniodawcy Adolfa Bielefeldta*, W: E. Barylewska-Szymańska, M. Danielewicz (red.), *Architekt Adolf Bielefeldt 1873–1934*, Muzeum Historyczne Miasta Gdańska, Gdańsk 2003, s. 137.

1885 rok – 4 081 mieszkańców: 4 954 gości,
1890 rok – 4 772 mieszkańców: 6 484 gości,
1895 rok – 6 300 mieszkańców: 8 007 gości⁶²².

W latach osiemdziesiątych XIX wieku „Tygodnik Ilustrowany” informował, że: „Kto parę letnich miesięcy przepędzić pragnie w miarę swobodnie, w okolicy zdrowej i pięknej, ten lepszego miejsca od Soboty wybrać sobie nie może. Odległość ich od granic Królestwa jest niewielka, a więc komunikacja drogą żelazną nadwiślańską niekosztowna. (...) Obiad wcale dobry, przynajmniej dla nie smakoszków, kosztuje pojedynczo 1½ marki, na abonament jedną markę 25 fenigów. Pieczywo smaczne i tanie, mięso, owoce, mleko i różne wiktuały przystępnie w cenie (...) kąpiele zimne i ciepłe utrzymane są w porządku wzorowym. Kąpiele morskie nie należą do silnych z powodu niewielkiego falowania”⁶²³.

W dalszej części artykułu redakcja „Tygodnika” dosyć szczegółowo opisywała Sopot z 1884 roku. Według redakcji miejscowość dzieliła się na dwie części – niższą i wyższą. Były one rozgraniczone starymi drzewami, tworzącymi cieniste aleje. W niższej mieścił się dom kuracyjny o oryginalnej architekturze, z obszernym placem dla gości, ozdobionym trawnikami i kwiatami, gdzie pięć razy w tygodniu grywała orkiestra z Gdańska. Kurhaus, oprócz mieszkań, sali restauracyjnej i czytelnicy, posiadał ozdobną salę zebrań. Wychodziło się też z niego na molo. Dalej ciągnęły się szeregi pięknych willi z ogródkami pełnymi kwiatów⁶²⁴.

„Tygodnik Ilustrowany” opisywał powstały w 1881 roku na osi mola drugi dom kuracyjny. Pomost miał w tym czasie długość 300 stóp i szerokość 12 stóp. Kolejne rozbudowy i przebudowy czynione w latach 1886–1895 sprawiły, że molo osiągnęło długość 100 m i szerokość 8,5 m. „Ale najsilniej nęci przechadzka ciągnąca się za ogrodem nazywana »stegiem«. Jest to pomost na palach rzucony w morze i ubrany ławkami. Tam podróżni najtłumniej się garną...” – pisała o nim Deotyma (Łuszczewska)⁶²⁵.

W tym samym 1881 roku rozpoczęło działalność Towarzystwo Upiększania i Rozwoju Sopotu, które działało dokładnie przez pół wieku, do 1931 roku. Członkowie stowarzyszenia zajmowali się wytyczaniem, znakowaniem i wyposażaniem szlaków spacerowych po kurorcie, urządzaniem miejsc widokowych na zboczach wysoczyzny i urwiskach nadmorskich. Budowali altanki, ławeczki, zadaszenia i stawiali tablice z mapami. Dzięki nim udało się w kurorcie zasadzić aleję lipowo-kasztanową wzdłuż całej ulicy 23 Marca, a także

⁶²² F. Schultz, *Chronik der...*, s. 121.

⁶²³ *Soboty miejsce kąpielowe nad Morzem Bałtyckiem nieopodal Gdańska*, „TI”, 1884 nr 70 z dn.03.05., s. 276.

⁶²⁴ Tamże, s. 276.

⁶²⁵ J. Łuszczewska, *Przejażdżka po...*, s. 224.

założyć promenadę spacerową w Parku Północnym⁶²⁶. Siedziba Towarzystwa mieściła się początkowo w Domu Zdrojowym, a od 1901 roku w hotelu Werminghoff. W 1910 roku stowarzyszenie liczyło 238, a w 1931 roku – 378 członków. Środki finansowe na swoją działalność stowarzyszenie pozyskiwało głównie od instytucji publicznych – sopockiego magistratu, Kasy Oszczędnościowej Miasta Sopotu i kasyna gry. W okresie drugiego WMG dofinansowywał je także gdański senat⁶²⁷.

W 1883 roku w Sopocie powstały pierwsze korty tenisowe, zlokalizowane w sąsiedztwie Parku Północnego. Nowoczesna i komfortowa miejscowość kuracyjna mająca ambicje zaspokoić wszystkie podstawowe potrzeby letnika musiała posiadać infrastrukturę typową dla nowoczesnych wówczas miast, czyli swobodny dostęp do prądu, gazu, opieki medycznej, zabezpieczenie w przypadku wybuchu pożaru. Stąd w 1885 roku w Sopocie utworzono straż pożarną. W tym samym roku wybudowano pierwszą miejską gazownię. W 1890 roku w sąsiedztwie stacji kolejowej powstał budynek pocztowy. W 1897 roku rozpoczęto brukowanie ulic, a elektryczna iluminacja miasta uzupełniła dotychczasowe lampy gazowe i olejowe. Starsze oświetlenie ostatecznie nie zostało całkowicie zdemontowane. Pozostawiono je w peryferyjnych dzielnicach kurortu⁶²⁸.

W 1900 roku miasto zaciągnęło pożyczkę na budowę kanalizacji⁶²⁹. Była to bardzo wysoka kwota – 360 000 marek. W 1901 roku podjęto dodatkowy kredyt na 17 000 marek. Już w 1904 roku wpływy z opłat kanalizacyjnych pokryły kwotę spłaty zadłużenia i wydatki bieżące⁶³⁰. Inwestycje komunalne poprawiające standard funkcjonowania w kurorcie przynosiły wymierne efekty w postaci wzrostu liczby letników. W 1900 roku do Sopotu przyjechało 12 500, w 1904 – 14 040, w 1909 – 16 878, a w 1910 roku ponad 18 000 letników⁶³¹.

Rozwinięta infrastruktura z pewnością poprawiała jakość wypoczynku, jako że średnie temperatury w kurorcie w najbardziej atrakcyjnych miesiącach letnich nie były wówczas wysokie i wynosiły: w czerwcu – 14,6, w lipcu 17,5, w sierpniu – 16,6, a we wrześniu – 13,5 stopnia Celsjusza⁶³². Intensywna rozbudowa Sopotu jako miejscowości o charakterze kuracyjnym przyniosła zmiany demograficzne. W 1900 roku w miejscowości zanotowano

⁶²⁶ *50 Jahre Verein zur Verschönerung und Forderung der Stadt Zoppot*, Buchdruckerei Borner & Gutsche, Zoppot 1931, b.p.

⁶²⁷ M. Sperski, *Towarzystwo Upiększania i Rozwoju Sopotu 1881–1931*, „RS 2000/2002”, 2002 nr 15, s. 100.

⁶²⁸ F. Mamuszka, *Sopot – rys dziejów*, Towarzystwo Przyjaciół Sopotu, Sopot 1983, s. 47.

⁶²⁹ Ze wszystkich okolicznych miejscowości skanalizowany był, i to tylko częściowo w centrum, Gdańsk oraz kilka ulic Oliwy (przypis autora).

⁶³⁰ F. Schultz, *Chronik der...*, s. 140.

⁶³¹ Tamże, s. 121.

⁶³² *Zoppot: Ostseebad...*, s. 7.

większą liczbę kobiet niż mężczyzn, co wynikało z potrzeb lokalnego rynku pracy. Mieszkały tam wówczas 5 234 kobiety i 3 822 mężczyzn⁶³³.

2. Sopot jako Weltbad (1901–1939) – miasto kurort i jego turystyczno-rekreacyjno-sportowa infrastruktura do wybuchu drugiej wojny światowej

Sopot uzyskał prawa miejskie 8 października 1901 roku. Rok później otrzymał swój herb, zatwierdzony przez cesarza Wilhelma II Hohenzollerna⁶³⁴. W tym samym 1901 roku, na prośbę mieszkańców i kuracjuszy, oświetlono molo. Wielka przebudowa z 1910 roku sprawiła, że molo osiągnęło długość 315 m, a na jego końcu powstała prostokątna platforma, do której mogły dobijać statki wycieczkowe. Wejście flankowały dwie ażurowe galerie z wieżyczkami, zbudowane po obu stronach skweru kuracyjnego. Od tego czasu molo wyposażone było także w niski pomost spacerowy, znajdujący się od jego południowej strony⁶³⁵. Pomost ten z czasem był użytkowany jako pirs tymczasowego lądowiska dla wodnosamolotów, które pojawiły się nad Sopotem po raz pierwszy około 1912 roku. W kolejnych latach systematycznie wodowały przy molo, a następnie wracały do bazy lotniczej w Pucku. Pierwsze, próbne lądowania wodnosamolotów, zapoczątkowały wykorzystanie żeglugi powietrznej jako podstawy do stworzenia oferty lotów rekreacyjnych, a już wkrótce także komunikacyjnych, skierowanych do bywalców kurortu⁶³⁶.

W pierwszych latach XX wieku blisko 52% ludności Sopotu stanowili katolicy, 46% ewangelicy, 1% wyznawcy judaizmu, 1% inne wyznania. Dnia 17 września 1901 roku odbyło się uroczyste poświęcenie kościoła ewangelickiego pw. Zbawiciela, wybudowanego w centrum Sopotu, na tzw. Morskim Wzgórzu. Dnia 21 grudnia 1902 roku poświęcona została również nowa świątynia katolicka, która otrzymała wezwanie Najświętszej Marii Panny Gwiazdy Morza. W ten sposób kompleksowo zadbano o potrzeby duchowe wszystkich wyznawców największych procentowo religii, zarówno stałych mieszkańców, jak i letników⁶³⁷.

⁶³³ F. Schultz, *Chronik der...*, s. 120.

⁶³⁴ H. Hübner, *Zoppot in Vergangenheit und Gegenwart*, Wydawnictwo A. W. Kafemann, Danzig 1935, s. 21.

⁶³⁵ *Album von Zoppot und Umgebung*, Wydawnictwo R. Barth, Danzig 1910, b.p.

⁶³⁶ Ilustrują to materiały zdjęciowe i podpisy, składające się na część wystawy stałej Muzeum Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku, które znajdują się w na wystawie w Pucku, przy ulicy 10 lutego 36 (przypis autora).

⁶³⁷ J. Cisłak, *Historia Kościoła i Parafii PW. NMP Gwiazdy Morza w Sopocie*, www.gwiazdamorza.vti.pl [dostęp: 15.01.2021].

Początek XX wieku to intensywna zabudowa miejscowości. Najlepiej ilustrowała to liczba pozwoleń budowlanych wydanych w okresie zaledwie trzech lat: w 1902 roku – 83, a w latach 1903–1904 – 1 190 pozwoleń⁶³⁸. Dnia 28 grudnia 1904 roku Rada Miasta zobowiązała inwestorów do respektowania i podkreślania w zabudowie elementów typowych dla stylu kurortu i charakteru kąpieliska. O tym, czy projekt wpisywał się w lokalny klimat (wielkość, materiał, podziały, werandy, okna, wieżyczki) decydowała, policja budowlana⁶³⁹.

W 1903 roku zbudowano niezbędny dla rozwoju kurortu Zakład Balneologiczny, w którym stosowano różne kąpiele w podgrzewanej wodzie morskiej, masaże czy okłady borowinowe. Kuracjusze mogli również korzystać z zimnych i ciepłych, a także parowych kąpiele. W zakładzie zamontowano 10 wanien dla dzieci. Koszt budowy zakładu, ulokowanego w miejscu dawnego Zakładu Kąpielowego Haffnera, wyniósł aż 460 000 marek. Zaprojektowali go architekci Paul Puchmüller i Heinrich Dunkel. Nad głównym portalem widniały rzeźby syreny i trytona oraz jeden z najstarszych herbów miasta. W oknach sali zabiegowej umieszczono natomiast secesyjne witraże Ferdynanda Müllera z Quedlinburga. Komin zakładu obudowano wieżą, która pełniła rolę latarni morskiej i zarazem galerii widokowej. Obiekt był oświetlony elektrycznie⁶⁴⁰.

W tym samym roku w Parku Północnym wybudowano Łazienki Północne. Obiekt zaprojektował Paul Puchmüller. W części recepcyjnej obiektu urządzono restaurację. Łazienki wyposażone były w 340 kabin, basen pływacki i taras słoneczny oraz przyrządy gimnastyczne i sportowe. Wydzielono także strefy dla mężczyzn i kobiet. Latem i zimą można było w nich skorzystać z ciepłych kąpiele w wannach ze słodką i słoną wodą, w których przygotowywano kąpiele borowinowe, świetlne, słone, żelazne czy elektryczne. Dla osób ze służby oraz dla niezamożnych mieszkańców kurortu magistrat fundował specjalne bezpłatne karty wstępu⁶⁴¹. W 1938 roku obiekt, w odpowiedzi na zmieniające się wymagania letników, został kompleksowo zmodernizowany, niestety, spłonął w 1945 roku, w wyniku działań wojennych⁶⁴².

⁶³⁸ F.Schultz, *Chronik der....*, s. 119.

⁶³⁹ J. Golec, *Sopot Kronika....*, s. 26.

⁶⁴⁰ *Zoppot: Ostseebad....*, s. 11–12.

⁶⁴¹ M. Orłowicz, *Przewodnik po....*, 1928, s. 188.

⁶⁴² Do XXI wieku przetrwał pawilon kuracyjny pierwotnych Łazienek Północnych, zaprojektowanych przez Puchmüllera, przeniesiony podczas przebudowy łazienek na teren Boiska Stulecia Sopotu (przypis autora).



Fot. 43. Molo, latarnia i Zakład Balneologiczny (wyd. C. Lehmann, Berlin, ok. 1910 r.);
źródło: Muzeum Pomorza, sygn. GSP01269.

Zespół kuracyjno-kąpielowy, składający się z Zakładu Balneologicznego i Łazienek Północnych, uzupełniono w 1907 roku budową Łazienek Południowych. Nietypową formę, nawiązującą nieco do norweskiego budownictwa ludowego, nadał budowli wspomniany wcześniej Paul Puchmüller. Podobnie jak w przypadku nieco wcześniejszych Łazienek Północnych, także w Południowych Puchmüller wprowadził trzy segmenty: budynek główny, pawilon północny, pawilon południowy. Utworzono 275 kabin, które podzielono między sektory: damski, męski i dziecięcy. Kabinę wyposażono w wiedeńskie meble i specjalne misy do opłukiwania nóg z piasku. W części rodzinnej był basen dla dzieci ze zjeżdżalnią. Od strony nadbrzeżnej promenady w głównym budynku mieściły się zakłady fryzjerskie, restauracje oraz kawiarnie. Łazienki otwarte były cały rok. Dostępne były, obok klasycznej oferty kąpielowej, również kąpiele parowe, na gorące powietrze i potowe, masaże wibracyjne i elektryczne kąpiele wodne, także z dodatkiem prądu o zmiennych fazach⁶⁴³.

Władze miasta dbały o to, aby było ono nadal postrzegane przez przybyszów jako komfortowe pod każdym względem. Wymagającemu przybyszowi nad morze nie wystarczała już na początku XX wieku tylko plaża i nawet mocno rozbudowana infrastruktura rekreacyjna. Docelowe miejsce wypoczynku musiało oferować wszystkie wielkomiejskie wygody. Takie elementy jak gaz, kanalizacja, kawiarnie, dostępność opieki medycznej, bezkolizyjne skrzyżowania, czy kolej, wymieniane były ze szczegółami w najbardziej

⁶⁴³ *Ostseebad Zoppot an...*, s. 8.

renomowanych przewodnikach. Dotyczyło to zarówno Sopotu, jak i innych renomowanych europejskich kurortów, np. Nicei, czy Monte Carlo⁶⁴⁴. Dnia 23 lipca 1903 roku uruchomiono drugą miejską gazownię, wybudowaną przez firmę Bamag z Berlina, która do 1 lipca 1905 roku administrowała obiektem⁶⁴⁵. Później gazownia przeszła na własność gminy. Do pierwszej wojny światowej cena gazu do ogrzewania i gotowania wynosiła od 11 do 18 fenigów za 1 m³⁶⁴⁶. Jedną z najważniejszych inwestycji miejskich początku XX wieku była budowa w sąsiedztwie stacji kolejowej, pierwszego w mieście, bezkolizyjnego wiaduktu, oddanego do użytku w 1907 roku⁶⁴⁷.

W 1904 roku w Sopocie zarejestrowano przyjazd 14 040 gości. W mieście funkcjonowała prywatna klinika pediatryczna, którą kierował doktor Baasner. Oprócz niego praktykowało tam dziewięciu specjalistów: radca lekarski Lindemann, radca lekarski Wagner, lekarze: Minnsen, Wedewski, Hausburg, Buch, Unruh, Pfalth. W mieście działały także dwie apteki⁶⁴⁸. Tuż obok Zakładu Balneologicznego, przy Südstrasse (obecnie ul. Grunwaldzkiej 1–5), zbudowano pensjonat Bielefeldt, który od 1912 roku nosił nazwę Park Hotel. Trzy lata później w niedalekim sąsiedztwie powstał hotel Reichsadler, zlokalizowany w przy ówczesnej Südstrasse (obecnie ul. Grunwaldzkiej 12–16)⁶⁴⁹.

W 1912 roku oddano także do użytku trzeci Kurhaus. Na jego budowę przeznaczono sumę 1,3 miliona marek, ale koszt w trakcie budowy wzrósł o kolejne 300 000 marek. Znalazła w nim miejsce: winiarnia, sala teatralna, a także 50 pokoi hotelowych. Przy stolikach wystawionych na zewnętrznych tarasach mogło usiąść nawet 1 200 osób⁶⁵⁰. Pośród kilkudziesięciu obiektów hotelowych, pensjonatów i kwater prywatnych wyróżniały się zakłady należące do wspomnianego już przedsiębiorcy Werminghoffa. Były to Kurhaus i wybudowany w 1897 roku hotel Werminghoff, będący wówczas najbardziej luksusowym hotelem w Sopocie (znajdował się na rogu Südstrasse 2 – Grunwaldzkiej – oraz Seestrasse 24/26, potem 64/66 – Bohaterów Monte Cassino), hotel Hortensja i Villa Stolzenfels oraz należące do niej restauracja i winiarnia⁶⁵¹.

⁶⁴⁴ W. Bieler, *Monte Carlo und Nizza 1910–1911*, Wydawnictwo Albert Goldschmidt, Berlin 1911, s. 20–25.

⁶⁴⁵ F.Schultz, *Chronik der...*, s. 140.

⁶⁴⁶ *Ostseebad Zoppot an ...*, s. 24.

⁶⁴⁷ B. Gondek, *Jak panie von Tiedemann połączyły Sopot z Rusocinem*, www.trojmiasto.wyborcza.pl [dostęp: 25.05.2019].

⁶⁴⁸ *Zoppot: Ostseebad...*, s. 17.

⁶⁴⁹ H. Domańska, *Opowieści sopockich kamienic*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2005, s. 176.

⁶⁵⁰ *Ostseebad Zoppot*, Wydawnictwo Carl Bäcker, Danzig 1910, b.p.

⁶⁵¹ *Zoppot: Ostseebad...*, s. 1.



Fot. 44. Restauracja przy trzecim Kurhausie (Sopot ok. 1900 r.);
źródło: <https://kalendarz.sopot.pl/wp-content/uploads/2023/08/MS-H-050-album5-scaled.jpg>
[dostęp: 08.09.2023].

Villa Sedan zachęcała kuracjuszy ustawionym w lobby dostępnym dla gości fortepianem, a pensjonat Siegfrieda Philipsohna umiarkowanymi cenami i łazienkami z zimną i ciepłą wodą. David, Rosalia i Franziska Philipsohnowie pojawili się w Sopocie około 1890 roku. Wkrótce do kurortu dotarli kolejni członkowie rodziny. Po 1897 roku klan Philipsohnów kupił przy Südstrasse 17 (dzisiejszej ulicy Grunwaldzkiej) dworkowy pensjonat z małym gankiem i urządził w nim ortodoksyjny żydowski hotel z restauracją. W reklamach informowano, że prowadzona tam kuchnia była zgodna z żydowskimi przepisami i że w tym celu zatrudniono specjalnego rzeźnika, właściwie oprawiającego mięso. Po dotykających rodzinę w latach 1911–1918 kolejnych zgonach, w 1919 roku pensjonat i restauracja przeszła w ręce hrabiego von Avensleben⁶⁵².

Przy Südstrasse 18, a więc po sąsiedzku, w 1895 roku wybudowany został pensjonat Johanna Sandelowitza. W 1904 roku przejął go Kadish Nisselbaum, który pod numerem 35 prowadził dom ortodoksyjny. W domu znajdowała się sala modlitewna, kuchnia oraz restauracja, nad którą pieczę sprawowało Stowarzyszenie Rytualnych Jadłodajni w Hamburgu. Od 1912 roku w mieście działał też ośrodek wypoczynkowy dla żydowskich dzieci⁶⁵³.

W 1910 roku oddano do użytku nową remizę strażacką, a rok później nowy miejski ratusz. Turystom przybywającym z dużych miast bardzo podobał się m.in. brak kurzu, który

⁶⁵² H. Domańska, *Sopockie rozmaitości...*, s. 56–58.

⁶⁵³ H. Domańska, L. Lifshches, *Żydzi znad...*, s. 91.

dzięki wybrukowanym ulicom, nie unosił się spod kół wozów i dorożek, co było typowym utrapieniem mniejszych miejscowości letniskowych⁶⁵⁴. Z myślą o tancerzach i melomanach gmina zbudowała w 1902 roku w ogrodzie zdrojowym za fontanną, plac dla orkiestry. Grywała tam 30-osobowa orkiestra miejska i orkiestra wojskowa pułku huzarów. W 1905 roku w Parku Północnym i Domu Zdrojowym zorganizowano 112 popołudniowych oraz 95 przedpołudniowych koncertów. Oprócz pokoi hotelowych, letnicy mogli wybierać spośród kwater prywatnych, wynajmowanych z wszelkimi przyborami kuchennymi i urządzonych w dużej części z 2 400 sopockich mieszkań⁶⁵⁵. Wynajęcie kwatery możliwe było przez prywatne ogłoszenia, w administracji kąpieliska lub osobiście po przyjeździe do Sopotu⁶⁵⁶.

Naprzeciwko dworca kolejowego, w niewielkim drewnianym kiosku działała informacja turystyczna, w której można było zasięgnąć porady w sprawie wynajęcia kwater⁶⁵⁷. Turystom przybywającym do Sopotu z dużą liczbą bagaży pomagali tragarze koncesjonowanego przedsiębiorstwa spedycji kolejowej, funkcjonującego w ramach oficjalnych stawek ustalonych z władzami kolejowymi, udostępnionych na tablicy informacyjnej w holu wejściowym stacji. Tragarze poleceni przez władze kolei ubrani byli w specjalne, zielone uniformy⁶⁵⁸.

W 1914 roku w Sopocie przebywało ponad 20 000 letników, podczas gdy liczba mieszkańców nie przekraczała 17 000 osób⁶⁵⁹. Na miejskich plażach na gości czekało 1 000 koszy plażowych i leżaków. Kosze plażowe wypożyczano na tydzień (5 marek), cztery tygodnie (15 marek), 6 tygodni (20 marek), 2 miesiące (25 marek) i cały sezon (30 marek). Opłata za jednodniowe wypożyczenie leżaka wynosiła 50 fenigów, na tydzień – 3 marki, a na cały sezon – 20. Rezerwacji dokonywano w biurze administracji kąpieliska. W Kurhausie, Stadtparkasse w ratuszu i bankach Creditanstalt i Danziger Privat-Aktien-Bank można było wymienić pieniądze i skorzystać ze skrytek na przedmioty wartościowe i kosztowności. Skrytki w Kurhausie przeznaczone były dla plażowiczów⁶⁶⁰.

Tuż przed wybuchem pierwszej wojny światowej Sopot oficjalnie nazywano już „Weltbadem”, czyli „kurortem światowym”⁶⁶¹. Na pewno przyczyniła się do tego stała

⁶⁵⁴ Z. Hartingh, *Przewodnik po ziemi kaszubskiej*, Wydawnictwo Michał Arct, Warszawa 1910, s. 25.

⁶⁵⁵ Tamże, s. 5.

⁶⁵⁶ *Ostseebad Zoppot an...*, s. 8.

⁶⁵⁷ Drewniany kiosk zachował się do XXI wieku, mimo że vis-à-vis wybudowano już trzeci budynek dworca (przypis autora).

⁶⁵⁸ *Ostseebad Zoppot an...*, s. 23.

⁶⁵⁹ B. Śliwiński (red.), *Dzieje Sopotu...*, s. 115–121.

⁶⁶⁰ *Ostseebad Zoppot an...*, s. 22.

⁶⁶¹ M. Zerrath (opr.), *Luftkurort und...*, s. 10.

obecność następcy tronu⁶⁶², który był dla Sopotu postacią niezwykle ważną i bardzo charakterystyczną. Kronprinz brał czynny udział w miejskich imprezach, w tym przede wszystkim w sopockim tygodniu sportu. Regularnie trenował na hipodromie, jak również widywany był na kortach tenisowych z rakieta, często w towarzystwie niezwykle urody, młodych dam czy – nieco później – w paradnym mundurze w towarzystwie księżnej – Kronprinzessin Cecylii Mecklenburg-Schwerin na honorowej trybunie sopockiego hipodromu podczas zawodów jeździeckich⁶⁶³.

Powtarzające się wizyty Wilhelma II Hohenzollerna w kurorcie skłoniły sopockich rajców do znalezienia dla niego stałej siedziby. W tym celu magistrat wykupił od sopockiego przedsiębiorcy hotelowego, Hugona Werminghoffa, nieukończony pensjonat Seehaus, zaprojektowany w 1912 roku przez znanego sopockiego architekta Adolfa Bielefeldta. Niezwykła lokalizacja – na wysokim urwisku, tuż obok kortów tenisowych i moło, a także boiska sportowego – sprawiały, że była to idealna lokalizacja dla następcy tronu. W 1914 roku rezydencję tę powiększono o kolejną willę, przeznaczoną na potrzeby małżonki cesarza⁶⁶⁴. Po zakończeniu pierwszej wojny światowej, na mocy traktatu wersalskiego, 10 stycznia 1920 roku, Gdańsk i okolice zostały odłączone od Rzeszy Niemieckiej. WMG proklamowano 15 listopada 1920 roku⁶⁶⁵. Zakończenie wojny było szczególnie ważne dla miejscowości turystycznej, jaką był Sopot. Już 15 września 1920 roku Sopot uzyskał prawa powiatu.

Po pierwszej wojnie w Sopocie – podobnie jak w innych częściach Wolnego Miasta, nastąpiły wielkie migracje ludności. Ci, którzy nie chcieli mieszkać w granicach WMG, wyjechali do Niemiec, sprzedając swoje przedsiębiorstwa i nieruchomości. Na ich miejsce przybyli nowi mieszkańcy z Wielkopolski, Śląska, a także porewolucyjnej Rosji⁶⁶⁶. W lipcu 1919 roku głodna, zubożała po wojnie ludność miasta napadła na magazyny hotelowe i restauracyjne, całkowicie je okradając. Ucierpiał też magazyn Domu Zdrojowego⁶⁶⁷. W 1919 roku do Sopotu zawitało 10 800 gości, w 1920 roku – 8 700, rok później – 12 500, a w 1922 roku aż 21 000. W latach 1923–1925 liczba odwiedzających miasto ustabilizowała się na poziomie 16 000 do 17 000⁶⁶⁸.

⁶⁶² Był nim Wilhelm von Preussen, znany lepiej jako Friedrich Wilhelm Victor August Ernst von Hohenzollern, urodzony 6 maja 1882 roku w Poczdamie, a zmarły w lipcu 1951 roku w Zamku Hohenzollern Hechingen; zob. *Preussen, Wilhelm von*, www.deutsche-biographie.de [dostęp: 08.09.2023].

⁶⁶³ T. Kot, *Mówię „Hipodrom”, myślę „Sopot”*, „RS”, 2014 nr 25, s. 135.

⁶⁶⁴ W. Fułek, *Cesarski Sopot*, „Głos Gdyni”, www.glosgdyni.pl [dostęp: 10.05.2016].

⁶⁶⁵ J. Wójcicki, *Wolne Miasto Gdańsk 1920–1939*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1976, s. 68.

⁶⁶⁶ H. Domańska, *Sopockie różnaitości...*, s. 76.

⁶⁶⁷ F. Mamuszka, *Sopot – rys...*, s. 43–44.

⁶⁶⁸ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 182.

Sopot pierwszej połowy lat dwudziestych XX wieku rozbrzmiewał koncertami promenadowymi i symfonicznymi. Muzycy przygrywali również na balach „dla dorosłych i podlotów”. W większych restauracjach codziennie wieczorem odbywały się dancingi. Popularne były wycieczki łodziami wiosłowymi, żaglowym i motorowymi oraz parowcami, które odchodziły ze słynnego moła, liczącego wtedy 400 m długości⁶⁶⁹. Pomost wyposażony był w tym czasie w szeregi ławek, a ze znajdującej się na końcu przystani parowców roztaczał się widok na Sopot, Brzeźno, latarnię morską u ujścia Wisły⁶⁷⁰.

W 1927 roku sopockie moło pełniło przejściowo rolę portu dla wodnosamolotów, które zostały wkrótce przeniesione na lądowisko pod Łazienki Południowe. Rok później rozpoczęła się rozbudowa pomostu. Powiększono końcową platformę. Uporządkowano zadrzewienie Skweru Kuracyjnego oraz rozpoczęto budowę galerii spacerowych okalających skwer. W czerwcu 1930 roku w północnym narożniku placu Zdrojowego oddano do użytku modernistyczną muszlę koncertową. Według niektórych źródeł, w wyniku unowocześnienia w 1935 roku moło osiągnęło długość 600 m, choć pomiary, wykonane tuż po drugiej wojnie światowej skorygowały tę wartość do 512 m⁶⁷¹.

Wrażliwi na zmiany koniunktury właściciele i dzierżawcy sopockiej infrastruktury kuracyjnej starali się na bieżąco dostosowywać do trendów. „Sezon kuracyjny w Sopocie otwarty został wczoraj – 1-go czerwca. Ceny w sopockich lokalach zostały znacznie obniżone, w porównaniu do lat poprzednich, które były przykrą nauką dla przedsiębiorców, gdyż gości w tych latach bawiło się w Sopocie stosunkowo mało. W sezonie obecnym ruch będzie niezawodnie więcej ożywiony, bo w niektórych hotelach i pensjonatach pokoje zostały powynajmowane” – pisała w 1926 roku „Gazeta Gdańska”⁶⁷².

⁶⁶⁹ *Kasino Zoppot (Freie Stadt Danzig)*, Wydawnictwo E. Haberland, Leipzig 1924, s. 6.

⁶⁷⁰ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 186.

⁶⁷¹ *Jeder Danziger ein fremdenführer, Landesverkehrsverband, für das Gebiet der Freien Stadt Danzig, als manuskript gedruckt*, Wydawnictwo A. Müller, Danzig 1935, s. 106.

⁶⁷² „GGEG”, 1926 nr 124 z dn. 02.06., s. 6.



Fot. 45. Spacerowicze na molo w Sopocie (Sopot, 1929 r.);
źródło: Muzeum Pomorza, sygn. GSP01258.

Sopocki sezon letni 1927 roku zainaugurowano 23 czerwca muzyką poważną jak i taneczną. Koncert otwarcia rozpoczęła dwoma klasycznymi koncertami, orkiestra Teatru Miejskiego w Gdańsku oraz nauczycielskie chóry męskie i żeńskie. Kolejne dni to przeplatające się koncerty muzyki poważnej i lżejszych utworów, skierowanych do miłośników rozrywki i tańca. Niesłabnącą popularnością cieszyły się kąpiele lecznicze w Zakładzie Balneologicznym, którego dyrektorem był von Żychliński, oraz oczywiście kąpiele morskie. Zalecano je wówczas zwłaszcza w „cierpieniach nerwowych, chorobach żołądka natury nerwowej, niedokrewności, związanych z nimi chorobami serca i chorobami kobiecymi”⁶⁷³.

Jednym z najistotniejszych elementów budujących prestiż miejsca, po 1920 roku, było pojawienie się w Sopocie kasyna. Od 1919 roku dom gry był przedsiębiorstwem prywatnym, działającym w wynajętej sali w Kurhausie.

⁶⁷³ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 178.



Fot. 46. Kasyno Domu Zdrojowego, widok od strony południowej (Sopot, ok. 1930 r.);
źródło: <https://historia.trojmiasto.pl/100-lat-temu-powstalo-kasyno-w-Sopocie-n136432.html#gallery1photo421104> [dostęp: 07.09.2023].

W lipcu 1921 roku miasto zerwało kontrakt z dwoma dotychczasowymi dzierżawcami, oferując im odstępnę w wysokości sześciu milionów marek. Od tego momentu hazard przynosił zyski gminie. Pierwotnie kasyno zajmowało dwie sale w Domu Zdrojowym, aby wkrótce przenieść się do specjalnie wybudowanego w tym celu skrzydła. Sala do ruletki otwarta była od 11.00 rano do 1.00 w nocy, a sala do gry w bakarata, do 6.00 rano. Wstęp do kasyna miały osoby po dwudziestym pierwszym roku życia, po uprzednim dokładnym badaniu dokumentów. Na wejście do kasyna obowiązywała specjalna karta – dzienna, tygodniowa lub roczna. Przed kasynem działał posterunek policji. W myśl przepisów, ustalonych przez zarząd kasyna, najniższą stawką, za którą można było zagrać, były dwa guldeny, najwyższą – 2 400 guldenów⁶⁷⁴.

Minimum wypłat w ruletkę, która działała od godziny 11.00 do 23.00 w sezonie zimowym i do 23.30 – w letnim, stanowiły dla wszystkich szans 2 guldeny. Maksimum na pełny numer – 72 guldeny, maksimum na dwa numery – 144 guldeny, maksimum na trzy numery – 200 guldenów, maksimum do czterech numerów – 280 guldenów. Sześć numerów pozwalało wygrać 440 guldenów. Maksimum na tuzin lub kolumnę to 1 200 guldenów i maksimum na pojedynczą szansę – 2 400 guldenów⁶⁷⁵. Dużą zachętą dla graczy była

⁶⁷⁴ *Kasino Zoppot...*, s. 13.

⁶⁷⁵ Kurs guldena gdańskiego w 1927 roku wynosił 1,72 złotego, a w 1935 roku, po ustabilizowaniu polskiej waluty, za 1 guldena płacono 1 przedwojenną złotówkę; zob. *Wolne Miasto Gdańsk 1920–1939*, www.blog.starepapiery.com [dostęp: 08.09.2023].

możliwość wywiezienia bez podatku całej wygranej poza granicę WMG. Co dwa tygodnie, 2. i 16. dnia każdego miesiąca, wydawano specjalną broszurę „Casino – Zeitung”, zawierającą zestawienia wyników na poszczególnych stołach, a ponadto wskazówki techniczne dla graczy. Kasyno dbało także o to, aby zarówno w Sopocie, jak i w całej Rzeszy, dostępne były specjalne przewodniki, opisujące zalety kurortu, wprowadzające w szczegóły wypoczynku w Sopocie oraz wskazujące zalety kasyna i pomagające poznać zasady gry w ruletkę i baccarę. Przewodnik cieszył się dużą popularnością wśród graczy, co sprawiało, że chętnie reklamowały się w nim hotele (także spoza Sopotu, np. gdański Continental i Danziger Hof), ale także sprzedawcy samochodów, producenci luksusowych mebli, sklepy z ekskluzywną odzieżą czy linie żeglugowe, w tym działająca obok kasyna sopocka filia biura armatorskiego Norddeutscher Lloyd⁶⁷⁶.

W kasynie grano za gotówkę lub specjalnie wymieniane żetony. Pierwotnie wykonane z miśnieńskiej porcelany, z czasem zastępowano je wykonanymi z tworzywa sztucznego. Nie opracowano szczegółowych przepisów dotyczących właściwego dla miejsca ubioru, jednakże, w przypadku mężczyzn, preferowano ciemne garnitury, a od godziny 18.00 proszono o rezygnację ze strojów sportowych i plażowych⁶⁷⁷. Wybuch wojny sprawił, że kasyno zostało zamknięte. Otwarto je jednak ponownie na początku października 1939 roku. Kasyno funkcjonowało jako jedno z trzech działających w Trzeciej Rzeszy. W 1942 roku w oparciu o dochody kasyna utworzono specjalny fundusz na dofinansowanie niemieckiej kultury i nauki⁶⁷⁸. Ze względu na sytuację wewnętrzną Rzeszy kasyno zostało ostatecznie zamknięte w lipcu 1944 roku. Budynek Kurhausu, jako jeden z niewielu w Sopocie, został zniszczony podczas zdobywania miasta przez wojska sowieckie w marcu 1945 roku⁶⁷⁹.

⁶⁷⁶ *Kasino Zoppot...*, okł. wew. tyl.

⁶⁷⁷ Tamże, s. 9–12.

⁶⁷⁸ Z ustaleń poczynionych w październiku 2017 roku przez pracowników Muzeum Sopotu, czyli samorządowej instytucji ekspozycyjno-naukowej, mieszczącej się przy ulicy Księcia Józefa Poniatowskiego 8, w inwentarzach znajdujących się w archiwach federalnych w Berlinie, wynika, że z pieniędzy pochodzących z utargu kasyna sfinansowano m.in. popiersie Hitlera, autorstwa jego „nadwornego” rzeźbiarza Josefa Thoraka (ur. 7 lutego 1889 roku w Salzburgu). Thorak był przedstawicielem nazistowskiego ruchu artystycznego „Blut und Boden”. Jego rzeźby przedstawiały muskularne, często nagie, postacie ludzkie, utrzymane w manierze neoklasycystycznej z widocznymi wpływami ekspresjonizmu. Thorak był uważany, obok Arno Brekera, za oficjalnego rzeźbiarza Trzeciej Rzeszy. Jego rzeźby towarzyszyły projektom Alberta Speera, m.in. niemieckiemu pawilonowi na wystawie światowej w Paryżu w 1937 roku. W Polsce znajduje się kilka prac artysty. Ostatnio odnalezioną jest właśnie wspomniane popiersie Hitlera, które zostało odkryte przypadkiem jesienią 2015 roku na dziedzińcu Muzeum Narodowego Gdańsku. W lutym 2017 roku trafiło ono na wystawę główną Muzeum II Wojny Światowej (przypis autora).

⁶⁷⁹ J. Daniluk, K. Babicz-Kaczmarek, *Kasyno w...*, s. 53.



Fot. 47. Plaża i Kasino Hotel (Sopot, 1930 r.);
źródło: <https://enjoyyourstay.pl/wywiad-enjoy-your-stay-z-pisarzem-januszem-l-wisniewskim/grand-hotel-sopot-1930-r-jpg/#gallery> [dostęp: 08.09.2023].

W 1927 roku, obok uznawanego za luksusowy Kasino Hotel w Kurhausie, w folderach i anonsach prasowych pojawił się nowy Kasino Hotel. Został on wybudowany w latach 1924–1927 przy plaży, po północnej stronie Kurhausu⁶⁸⁰. Kiedy w 1922 roku ogłoszono konkurs na jego projekt, nagrodą było 80 000 niemieckich marek. Wygrała koncepcja dwóch profesorów Politechniki Gdańskiej – Ottona Kloeppela i Richarda Kohnke, którzy wzorowali się na obiekcie stojącym już w Szczawnie Zdroju. Plany nowego hotelu, złożone w magistracie 16 stycznia 1924 roku, oprócz monumentalnej formy, zakładały wyposażenie go we wszystkie wygody. W tym samym czasie powstający hotel reklamowano w sopockich informatorach jako: Kasino Hotel w budowie (Neubau Kasino Hotel), tuż przy plaży: „Klasyczny komfort, nowoczesny projekt”⁶⁸¹.

Plany obejmowały m.in. budowę wodociągu wody morskiej, stworzenie nowoczesnego systemu powiadamiania obsługi oraz dwa schrony. Hotel otwarto uroczystie w 1927 roku, choć prace wykończeniowe trwały do drugiej wojny światowej. Gości przywitał amerykański zespół jazzowy Ericha Borcharda. W 1931 roku w południowym skrzydle otwarto nowe ekskluzywne kasyno gry. Wielu gości doceniało też możliwość wynajęcia znajdujących się w przyziemiu garaży. Położenie obiektu w bezpośrednim sąsiedztwie kasyna oraz fakt, że część gości hotelowych stanowiła jego klientela, sprawiło, że nowy hotel stał się, podobnie

⁶⁸⁰ Po wojnie znany jako: Grand Hotel, Grand Hotel Orbis, a obecnie Sofitel Grand Sopot (przypis autora).

⁶⁸¹ *Kasino Zoppot...*, s. 27.

jak sąsiadujący Park Północny i moło, miejscem częstych w kurorcie samobójstw desperatów, którzy utracili majątek w wyniku hazardu⁶⁸².

Goście zatrzymujący się w Kasino Hotel w latach trzydziestych musieli zapłacić (dobowo) za:

- pokój jednoosobowy – 10–15 guldenów,
- pokój jednoosobowy z łazienką i toaletą – 15–25 guldenów,
- pokój dwuosobowy – 20–30 guldenów,
- pokój dwuosobowy z łazienką i toaletą – 30–40 guldenów,
- apartament składający się z salonu, sypialni i łazienki – 45–60 guldenów.

Dla porównania, średnia pensja wykwalifikowanego robotnika oraz urzędnika w WMG, wynosiła w pod koniec lat dwudziestych XX wieku, około 200 guldenów⁶⁸³.

W tzw. wysokim sezonie pokoje wynajmowano tylko z pełnym wyżywieniem – opłata za nie wynosiła 12 guldenów dziennie. W przypadku dłuższego pobytu możliwe były negocjacje i ustalenia specjalne⁶⁸⁴. Śniadanie składające się z kawy, herbaty lub czekolady, „zimnego talerza” lub jajek, kosztowało 3 guldeny, lunch – od 4 do 6 guldenów, obiadowe danie dnia – 6 do 8 guldenów. Przygotowana była także specjalna karta dań kuchni międzynarodowej. Serwis pokojowy wymagał dopłaty 12 guldenów⁶⁸⁵.

Utrzymanie obiektu przez miasto było skomplikowanym zadaniem logistycznym. Z tego powodu magistrat rozważał przekazanie Kasino Hotel w dzierżawę na okres sezonu letniego. Zachował się projekt umowy stworzony na taką okoliczność, w którym znajdowała się m.in. informacja, że dzierżawa miała obejmować okres od 1 czerwca do 15 września danego roku. Warunki dzierżawy określono bardzo szczegółowo, zawierały m.in. zapisy:

- Nakazuje się jednoczesne dbanie o stan techniczny i wizualny całego hotelu, w szczególności sali balowej, jadalnej, baru i hallu.
- Zabrania się ustawiania krzeseł i stołów w bezpośrednim sąsiedztwie malowideł ściennych.
- Temperatura pomieszczeń w hotelu nie może na przestrzeni całego roku spadać poniżej 12 stopni Celsjusza⁶⁸⁶.

Dzierżawca przejmował wyposażenie hotelu zgodne z inwentarzem z lutego 1932 roku.

⁶⁸² M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 187.

⁶⁸³ H. Stępnik, *Niektóre problemy społeczne Wolnego Miasta Gdańska 1920–1933*, „Studia Gdańskie”, 1993 nr 9, s. 234.

⁶⁸⁴ *Kasino Zoppot...*, s. 9–12.

⁶⁸⁵ *Kasino Hotel Zoppot (Freie Stadt Danzig)*, druk reklamowy w j. angielskim, Zoppot 1930–1939, b.p.

⁶⁸⁶ ZPLG, *Auszug aus...*, b.p.

W 1937 roku ruszyła rozbudowa i modernizacja hotelu, która miała na celu – po dziesięciu latach od oddania do użytku – podniesienie jego standardu. Sopotcki magistrat rozesłał do wykonawców z branży budowlanej i wykończeniowej zapytania ofertowe na wykonanie różnego rodzaju prac modernizacyjnych, np. stolarskich czy wzmocnienia kolumnady wejściowej do obiektu⁶⁸⁷. W budynku wymieniano też kompleksowo szczegóły wyposażenia, takie jak lustra, krany czy meble. Od kontrahentów oczekiwano wyłącznie najwyższej jakości usług i towarów. Władze kurortu wydały także wytyczne dotyczące formy rozliczeń wykonawców z miastem⁶⁸⁸. W lutym 1939 roku dyrekcja hotelu wysłała do firmy Kurta Melziga, mającej swoją siedzibę w Danzig Laental (Letniewo), zaopatrującej od lat obiekt w zastawy kuchenne i stołowe, pismo z zapytaniem ofertowym na ocynkowanie istniejącego wyposażenia z miedzi – garnków, mis i innych. Łącznie 136 sztuk naczyń⁶⁸⁹.

Od końca XIX wieku w Sopocie modne były podesty taneczne. Najślawniejszy znajdował się właśnie przy Kasino Hotelu. Tak zwana Tanzdiele, czyli „podłoga taneczna”, powstała u podnóża hotelu w 1927 roku. Owalną płytę wykończoną ceramiką otaczały rabaty kwiatowe i stoliki. Szerokie schody prowadziły na plażę. Parkiet oświetlony był elektrycznymi latarniami i nastrojowymi lampkami. Grywały tam najlepsze zespoły muzyczne. Odbywały się tam nie tylko potańcówki, ale także zmagania zawodowych grup tanecznych. W lipcu 1938 roku wystąpiły tam pary biorące udział w Mistrzostwach Świata w Amatorskim Tańcu Towarzyskim. Imprezy taneczne odbywały się w tym miejscu przez całą drugą wojnę światową. Podest zlikwidowano w latach sześćdziesiątych XX wieku⁶⁹⁰.

⁶⁸⁷ ZPLG, *Korespondencja firmy Danziger Baubedarfs Gessellschaft Danzig z magistratem miasta Sopotu z dnia 26 lutego 1937, dotycząca robót stolarskich. Korespondencja Ernst Behrendt Danzig-Langfuhr, Adolf Hitler Strasse 211, z magistratem miasta Sopotu, dotycząca cen na materiały niezbędne do wykonania wzmocnienia prac elewacyjnych i poprawy kolumnady*, z dn. 30.03.1937, b.p.

⁶⁸⁸ ZPLG, *Pismo Bauverwaltung (referatu budowlanego) z wytycznymi dotyczącymi sposobu rozliczania się z wykonawcami*, z dn. 11.01.1937, b.p.

⁶⁸⁹ ZPLG, *Kurt Melzing Danzig Laental, Kuchengeschirr-Verzinung im Kasino Hotel*, z dn. 13.02.1939, b.p.

⁶⁹⁰ Parkiet był chętnie fotografowany, pojawiał się także na pocztówkach; zob. *Blick Ostseebad Zoppot – Freiluft-Tanzdiele vor dem Kasino-Hotel*, Stengel & Co, Dresden 1928–1939.



Fot. 48. Podest taneczny przy Kasino Hotel (Sopot, ok. 1930 r.);
źródło: <https://culture.pl/en/gallery/vintage-beaches-of-tri-city> [dostęp: 08.09.2023].

Funkcji turystycznej podporządkowano prawie całkowicie 700 m przestrzeni handlowej Seestrasse (dziś Bohaterów Monte Cassino). W 1937 roku większość działających tam podmiotów gospodarczych nastawiona była na obsługę przybywających do kurortu turystów, a charakter ulicy był taki sam jak współczesnych centrów Monte Carlo, Nicei czy Biarritz. Oprócz hoteli, pensjonatów i pokoi do wynajęcia, w większości w dolnym biegu ulicy, działały restauracje, gospody, bary, kawiarnie i cukiernie oraz kabarety i dwa kina. Na turystów czekały cztery duże domy handlowe. Reprezentacyjne salony złotnicze, w tym najbardziej prestiżowy słynnej gdańskiej rodziny złotniczej Moritz Stumpf & Sohn⁶⁹¹.

Działalność prowadziły tam także biura podróży, delikatesy, sklepy kolonialne, salony odzieżowe i obuwnicze, sklepy z artykułami sportowymi i tymi do rekreacji na wodzie, księgarnie i wakacyjne wypożyczalnie książek, sklepy z owocami egzotycznymi i winami, sklepy ze słodyczami, konfiturami, perfumerie, drogerie, sklepy papiernicze, kwaciarnie, sklepy z kapeluszami, laskami, bielizną, salony fotograficzne i krawieckie. Nie zabrakło sklepu z ekskluzywną porcelaną. Swoje usługi oferowali szewc, magiel, prasownia odzieży, optyk, mechanik samochodowy, kuśnierz i kaletnik oraz stomatolog, lekarz medycyny ogólnej, laryngolog, dermatolog-wenerolog⁶⁹².

Na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX wieku sopoccy letnicy mieli zapewnioną pomoc lekarską 28 lekarzy i 6 stomatologów, a 1932 i 1936 roku – 19 lekarzy

⁶⁹¹ W 1938 roku nadzór nad firmą, jako mieniem żydowskim, przejęli naziści, mimo że rodzina od trzech pokoleń deklarowała się jako ewangelicy; zob. A. Kwiatkowska, *Reklama firmy Moritz Stumpf&Sohn*, stenogram wykładu z dn. 27.02.2020 roku w Ratuszu Głównego Miasta Gdańska, zorganizowanego przez Muzeum Gdańska (przypis autora).

⁶⁹² H. Domańska, *Ul. Bohaterów Monte Cassino A. D. 1937*, „RS”, 1997 nr 12, s. 52.

i 4 stomatologów. Z miejskich łaźni skorzystały w 1928 roku w Sopocie 29 192 osoby, a w 1933 roku – 16 115 osób⁶⁹³. W 1939 roku uchwalono nową takse kuracyjną, która wynosiła 1 guldena gdańskiego od pierwszej osoby, 0,80 guldena od drugiej, 0,60 guldena od trzeciej, 0,40 guldena od czwartej i każdej następnej osoby. Taksa kuracyjna miała obowiązywać do 30 września każdego roku. Sezon kąpielowy rozpoczął się od obwodowego zjazdu NSDAP, odbywającego się w kurorcie od 1 do 4 czerwca⁶⁹⁴.

Tak przedstawiał się kalendarz imprez sopocki sezonu letniego w kontekście sportowym i rekreacyjnym w lipcu i sierpniu 1939 roku:

- 1 i 2 lipca: międzynarodowe zawody pływackie,
- 8 i 9 lipca: turniej tenisowy dla gości kąpieliska,
- 13 lipca: korso kwiatowe,
- 16, 19, 23 lipca: międzynarodowe wyścigi konne,
- 22 lipca: międzynarodowy turniej taneczny,
- 27 lipca – 1 sierpnia: tydzień żeglarski,
- 1 sierpnia: finał tygodnia żeglarskiego,
- 4 sierpnia: zawody pływackie dla gości kąpieliska,
- 5 sierpnia: turniej taneczny dla gości kąpieliska,
- 6 sierpnia: międzynarodowe wyścigi konne,
- 13 sierpnia: międzynarodowe wyścigi chartów,
- 19 sierpnia: wyścigi kajakowe,
- 22 sierpnia: międzynarodowe walki bokserskie.

Dodatkowo przewidziano spacer w lasach, leżakowanie na moło i w parku nadmorskim, nocne wycieczki promenadowe nad morze i bale zdrojowe⁶⁹⁵.

Rozrywka i kultura

Każdy sopocki letnik i kuracjusz był niejako zobowiązany do odwiedzenia nie tylko kasyna i moło, ale także słynnej Waldoper (Opery Leśnej), która powstała w 1909 roku z inicjatywy kapelmistrza Teatru Miejskiego w Gdańsku, Paula Walthera Schaffera. Podczas jednego ze spacerów po zalesionych pagórkach otaczających kurort odkrył on polanę, idealnie

⁶⁹³ *Danziger Statistisches Taschenbuch 1930–31*, Wydawnictwo Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig, Danzig 1930, s. 81; *Danziger Statistisches Taschenbuch 1934*, Wydawnictwo Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig, Danzig 1934, s. 127; *Danziger Statistisches Taschenbuch 1936*, Wydawnictwo Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig, Danzig 1936, s. 87.

⁶⁹⁴ *Zjazd Partii Narodowosocjalistycznej w Sopotach*, „GG”, 1939 nr 115 z dn. 19.05., s. 5.

⁶⁹⁵ *Zoppot*, folder reklamowy, Wydawnictwo A. W. Kafemann, Danzig 1939.

nadającą się do stworzenia na niej amfiteatru. Miejsce to – poza pięknym krajobrazem – charakteryzowało się również doskonałą akustyką. Pomysł podchwycił burmistrz Sopotu, Max Woldmann. Leśną scenę uroczyście otwarto 11 sierpnia 1909 roku⁶⁹⁶. Pierwsze przedstawienie, „Obóz nocny w Grenadzie” Conradina Kreutzera, odbyło się tego samego dnia o godzinie 19.00. Orkiestrą dyrygował wówczas gdańszczanin Emil Schwarz, a nad całością czuwał inicjator i współtwórca nowego obiektu, Paul Walther Schaffer. Warto podkreślić, że – oprócz wymienionych panów – osobą, dzięki której udało się stworzyć sopocką Waldoper, była żona burmistrza Woldmanna Gertruda, znana śpiewaczka operowa. W repertuarze nie mogło zabraknąć twórczości Richarda Wagnera, m.in. za sprawą napisanej w 1845 roku opery „Tannhäuser”, która w Waldoper cieszyła się dużą popularnością⁶⁹⁷.

Po wojennych latach 1916–1918 Opera Leśna reaktywowała swą działalność dopiero w 1919 roku. W następnym roku kierownictwo obiektu objął Hermann Merz. W 1921 roku popularność Opery Leśnej wzrosła z powodu bardzo uroczyście obchodzonej 150. rocznicy urodzin Ludwiga van Beethovena i 10. rocznicy poświęcenia obiektu. Obydwa jubileusze zostały uświetnione wystawieniem „Fidelia” z muzyką jubilata do libretta Josepha Sonnleithnera. Merz, mając poparcie władz miasta, zainaugurował w Sopocie Festiwal Wagnerowski, który zyskał popularność i uznanie w całej Republice Weimarskiej. Coraz częściej używano w stosunku do Sopotu określenia „Bayreuth Północy”⁶⁹⁸.

W 1924 roku kierownikiem artystycznym sopockich Festiwali Wagnerowskich został prof. Max von Schillings. Kierował on wydarzeniami do 1933 roku. Od 1934 roku na sopockiej scenie królowały niepodzielnie dzieła Richarda Wagnera. Ich organizacji – ze względu na wymiar propagandowy – nie przeszkodził wybuch wojny. Nadal wystawiano je z dużym rozmachem. Zmieniła się jednak publiczność. Kuracjuszy zastąpili urlopowani żołnierze i członkowie organizacji paramilitarnych. W 1942 roku w Waldoper odbył się ostatni Festiwal Wagnerowski, podczas którego wystawiono „Śpiewaków norymberskich” oraz „Zygfryda”. Dwa lata później Hermann Merz zmarł, a jego żona wyjechała z Sopotu w 1945 roku⁶⁹⁹.

Merz był skutecznym menedżerem, bowiem doprowadził do rozkwitu sopockiej sceny. Jego działalność to jednak nie tylko blaski. W 1935 roku Hermann Merz został także dyrektorem Teatru Miejskiego (Danziger Stadtheater) w Gdańsku. Jego członkostwo w NSDAP wpłynęło na dobór repertuaru na scenie na Targu Węglowym, gdzie pojawiły się

⁶⁹⁶ *Jeder Danziger...*, s. 102.

⁶⁹⁷ H. Hübner, *Zoppot in...*, s. 21.

⁶⁹⁸ M. Błażejewski, *Śpiewacy sopockiej Waldoper w nagraniach płytowych*, „RS”, 2006 nr 19, s. 106–112.

⁶⁹⁹ *Opera Leśna w Sopocie 1909–2009*, katalog wystawy, Muzeum Sopotu 2009, b.p.

miernej jakości sztuki propagandowe⁷⁰⁰. Waldoper nie była jedyną stałą instytucją teatralną w Sopocie. W mieście funkcjonował także miejski teatr kuracyjny Ottona Normanna, w którym wystawiano operetki i nieco bardziej wartościową sztukę teatralną. Normann, jako niearyjczyk, został zwolniony z funkcji dyrektora i spikera radiowego. W 1933 roku popełnił samobójstwo, a funkcję dyrektora przejął po nim Hermann Merz⁷⁰¹.

W Parku Północnym, tuż obok Kasino Hotel, działała jedna z najważniejszych instytucji zabezpieczających kulturalne potrzeby letników i sopocian. Zaprojektowany w stylu egipskiego grobowca przez Paula Puchmüllera „Pawilon Sztuki” uroczyste otwarto 2 lipca 1911 roku (tym samym główna sala Domu Zdrojowego utraciła funkcję galerii). Po pierwszej wojnie światowej swoje prace wystawiał tam, mieszkający od 1917 roku w kurorcie, Marian Mokwa⁷⁰², oraz wielu innych znanych artystów z Wolnego Miasta i Prus Wschodnich. Na dorocznej sopockiej „Wielkiej Wystawie Sztuki” z 1927 roku znalazły się prace Maxa Bucholza, a wśród nich pejzaże Wrzeszcza, oraz dzieła popularnego wówczas w WMG Ottona Herdemertensa (m.in. przedstawiające kościół w Pruszczu Gdańskim) oraz sopockiego malarza Alberta Lipczyńskiego czy Stanisława Brzęczkowskiego⁷⁰³. Ostatnie wystawy w pawilonie odbyły się na początku drugiej wojny światowej. Najgłośniejsza z nich była poświęcona przede wszystkim sztuce nazistowskiej okręgu Gdańsk – Prusy Zachodnie⁷⁰⁴.

Pierwszym typowo sportowym placem ćwiczeń w Sopocie stał się w końcu XIX wieku położony w parku Północnym plac Mancowy. Swoją nazwę wywodził od sieci rybackich, rozwieszanych i suszonych wcześniej w tym miejscu przez rybaków. Odbywały się tam rozgrywki w krykieta, serso, piłkę nożną. W 1897 roku rozbudowano tam tor dla rowerów i zainwestowano w ścieżkę rowerową do Orłowa, po której mogły się poruszać również motocykle. W 1910 roku na placu Mancowym zorganizowano pierwsze w Sopocie wyścigi psów⁷⁰⁵.

Zimową sportową atrakcją Sopotu, od 1908 roku, stanowiło sezonowe sztuczne lodowisko na placu Kuracyjnym oraz tor saneczkowy na zboczu Eliesenhöhe (dziś Łysa Góra). Pierwszy tor saneczkowy liczył 470 m długości i działał tylko dwa lata, do czasu wybudowania, dokładnie w połowie obiektu, widowni i sceny Waldoper. Drugi tor, którego budowę rozpoczęto w 1910 roku, a zakończono w 1912 roku, miał długość 360 m,

⁷⁰⁰ Szerzej na ten temat w rozdziale III.

⁷⁰¹ S. Wolting, *Gdański teatr...*, s. 333.

⁷⁰² *Katalog der Grossen Zoppoter Kunstausstellung, Zoppot 1927*, b.p.

⁷⁰³ Stanisław Brzęczkowski był znany bydgoskim artystą i pedagogiem, przyjacielem Stanisława Przybyszewskiego i propagatorem ruchu kaszubskiego. W latach 1921–1935 pracował i tworzył w Wolnym Mieście Gdańsku, prowadząc przy okazji ożywioną działalność narodowościową (przypis autora).

⁷⁰⁴ H. Domańska, *Sopockie rozmiatości...*, s. 66.

⁷⁰⁵ J. Golec, *Sopot Kronika...*, s. 38.

przy 49-metrowej różnicy poziomów. Obok postawiono skocznię narciarską. U podnóża wzniesienia znajdowała się siedziba Stowarzyszenia Sportów Zimowych, zarządzającego obiektami⁷⁰⁶.

Do charakterystycznych obiektów rozrywkowo-sportowych, cieszących się dużą popularnością wśród letników, oprócz kasyna i Opery Leśnej, należał hipodrom. Powstał on na terenie majątku Karlikowo. Pod koniec XIX wieku w dworku, wzniesionym w 1736 roku przez Ludwika Gralatha, urządzono pensjonat, następnie zaś szkołę ludową. Na początku XX wieku nieruchomość należała do Rickertów, od których nabyło ją w 1910 roku miasto Sopot po to tylko, by nierentowną zapewne i wymagającą kosztownego remontu budowlę dwa lata później rozebrać⁷⁰⁷.

Już w latach siedemdziesiątych XIX wieku w rejonie sopockiego Karlikowa organizowano gonitwy konne, aranżowane przez kadrę 1. Przybocznego Pułku Huzarów, którym nie wystarczał już ciasny tor pomiędzy polem ćwiczeń wojskowych na Zaspie a letniskową wsią Brzeźno. Wyścigi cieszyły się dużym zainteresowaniem letników, co sprawiło, że władze Sopotu postanowiły uczynić z modnych gonitw element promocji kurortu. Pomysł powstania hipodromu popierał dowódca stacjonujących we Wrzeszczu huzarów i przyjaciel niemieckiej rodziny panującej, generał, potem feldmarszałek, August von Mackensen (1849–1945). Generał pełnił nawet funkcję prezesa Pierwszego Gdańskiego Związku Jeździeckiego z siedzibą w Sopocie. To za jego sprawą przy budowie toru pomagali żołnierze garnizonu. Władze Sopotu odwdzięczyły się feldmarszałkowi, nadając mu pierwsze honorowe obywatelstwo kurortu. Mackensen patronował corocznym wyścigom na sopockim torze, a jego osoba zawsze była wymieniana na pierwszym miejscu komitetu honorowego jako: „Armee Korps General der Kavallerie und Generaladjutant S. M. d. Kaisers von Mackensen, Exzellenz”⁷⁰⁸. W 1898 roku Sopot zakupił 50 ha płaskiego pola majątku Karlikowo i rozpoczął budowę stałego hipodromu. Tor do gonitw liczył w po obwodzie 1860 m. Wewnątrz ustawiono dziewięć przeszkód. W 1898 roku została wybudowana pierwsza trybuna, a inauguracyjne gonitwy rozegrano w 1899 roku⁷⁰⁹.

Wyścigi rozgrywano w dwóch kategoriach – biegów płaskich i z przeszkodami. Nagrody fundowało miasto. Początkowo na terenie obiektu nie było stajni. Konie dowożono m.in. z koszar huzarskich. Czasami trafiały do Sopotu także statkami, z których rozładowywane były przy molo. Dnia 19 lipca 1903 roku w wyniku upadku z konia podczas

⁷⁰⁶ M. Dzidowski, *Zarys życia sportowego w Sopocie*, Wydawnictwo Golmar, Sopot 2002, s. 10.

⁷⁰⁷ J. Samp, *Gdańskie dwory...*, s. 142–143.

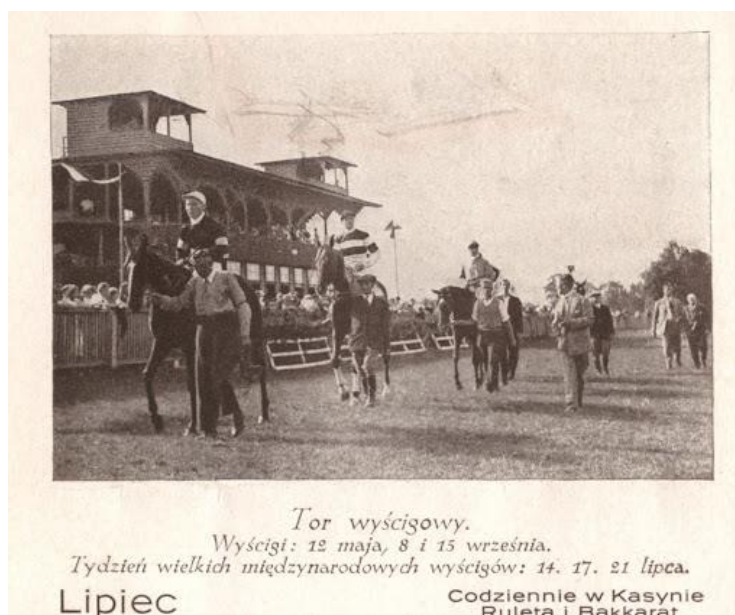
⁷⁰⁸ *Rennen in Danzig: Zoppot*, „Ostmarkische Tageszeitung”, 1914 nr 110/32 z dn. 12.03., s. 2.

⁷⁰⁹ F. Mamuszka, *Bedecker sopocki...*, s. 202.

zawodów poniósł śmierć huzar Gustaw von Puttkamer. Do dziś na terenie toru znajduje się głaz z niemieckim napisem o treści: „Tutaj pękło serce jeźdźca Gustawa v. Puttkamera”⁷¹⁰.

Podczas pierwszej wojny światowej zawieszono organizowanie gonitw, a teren podzielono na działki, na których – wobec problemów z wyżywieniem – rodziny żołnierzy walczących na froncie uprawiały m.in. ziemniaki. W okresie WMG powrócono do rozgrywania gonitw; nie tylko konnych, ale także strusich czy psich. Na hipodromie pojawili się w większej liczbie także polscy oficerowie. Wśród nich generał Juliusz Rómmel, pułkownicy Tadeusz Komorowski i Karol Rómmel czy major Henryk Dobrzański – znany później jako „Hubal”. W Archiwum Państwowym w Gdańsku zachowała się korespondencja pomiędzy zarządzającymi hipodromem władzami Sopotu a Reichswehrministerium, której głównym motywem było nadanie jak najwyższej, międzynarodowej rangi zawodom jeździeckim, rozegranym w sierpniu 1930 roku⁷¹¹.

Sopocki hipodrom, podobnie jak kasyno, był miejscem skupiającym środkowoeuropejską elitę finansową i zawodową. Był także miejscem działalności wywiadowczej. Stałym bywalcem toru w Sopocie był rotmistrz Jerzy Sosnowski, uczestnik konkursów hippicznych w Paryżu i Londynie, oficer Oddziału II Sztabu Generalnego, który w latach 1926–1934 kierował w Niemczech placówką wywiadu „IN-3”, używając nazwiska Georg von Nałęcz-Sosnowski (znany także jako „Ritter von Nalecz”)⁷¹².



Fot. 49. Polska reklama sopockiego toru wyścigów konnych (Sopot, ok. 1930 r.); źródło: materiały promocyjne Hipodrom Sopot.

⁷¹⁰ T. Kot, *Mówię „Hipodrom”...*, s. 135.

⁷¹¹ APG, sygn. 10/260/0/1.25/2855, *Internationales Reit und Fahrturnier Zoppot*, b.p.

⁷¹² H. Ćwięk, *Rotmistrz Sosnowski – as wywiadu Drugiej Rzeczypospolitej*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2010, s. 86–91.

Na przełomie lat 1909 i 1910 przy Taubensweg 9–11 (dziś 23 Marca) postawiono duży budynek, mieszczący biura i krytą ujeżdżalnię założonego w 1909 roku Sopockiego Towarzystwa Jeździeckiego. Budynek ujeżdżalni zaprojektował architekt Adolf Bielefeldt. Budynkiem opiekował się dzierżawca. Najpierw był nim Wilhelm Lottermoser, a tuż przed wybuchem pierwszej wojny światowej, żydowski kupiec Adolf Lewandowski, który przybył – jak podała Hanna Domańska – z Wejherowa lub Skarszew i zamieszkał z żoną Branką i jej siostrą⁷¹³. W 1917 roku ujeżdżalnia posiadała własny numer telefonu – 325⁷¹⁴. Po pierwszej wojnie światowej Lewandowski odkupił od Towarzystwa ujeżdżalnię, aby w 1935 roku sprzedać ją Sopockiej Kasie Oszczędnościowej. W czasie drugiej wojny światowej obiekt przejęło miasto⁷¹⁵. Kuracjusze mogli zapisać się także do bardzo popularnej sekcji łucznictwa plażowego, modnego od początku XX wieku, aż do lat międzywojennych⁷¹⁶.

W górnej części miasta powstała strzelnica mieszcząca, „Burger Schutzenhaus”, wzniesiona w latach 1910–1911. W istniejącym do czasów współczesnych budynku znajdowała się restauracja i pokoje gościnne dla myśliwych, a na zapleczu – magazynki do przechowywania upolowanej w okolicznych lasach zwierzyny. W sąsiedztwie budynku, w specjalnym wąwozie usytuowana była jedna z dwóch strzelnic – druga położona była nieopodal w lesie. Strzelano nie tylko na specjalnie wyznaczonych ku temu obiektach, ale także na okolicznych polanach, gdzie urządzano strzelanie do rzutków. Oprócz dwóch obiektów umożliwiających aktywne uprawianie strzelectwa, miłośnicy tego sportu mieli także swoją świetlicę, mieszczącą się przy Taubenwasser Weg (dziś na terenie kompleksu sanatorium dziecięcego przy ul. 23 Marca)⁷¹⁷.

Od 1901 roku w Sopocie – co roku na początku lata – odbywał się Tydzień Sportu, czyli Sportwoche, który w okresie międzywojennym stał się świętem miasta. Imprezy sportowe skupiono w ciągu jednego tygodnia, aby wzmóc zainteresowanie większej liczby turystów. Była to bardzo dobra okazja dla przedstawicieli różnych dyscyplin sportu do zaprezentowania się szerokiej publiczności. Podstawowym elementem Sportwoche, który rozpoczynał się specjalną paradą, był międzynarodowy turniej tenisowy. W programie znalazły się: regaty jachtów, zawody konne, zawody balonowe, a także wyścigi motorówek,

⁷¹³ Za czasów zarządu Lewandowskiego urodziło mu się w Sopocie troje z czworga dzieci; zob. Archiwum Urzędu Stanu Cywilnego w Sopocie, USC Sopot – księga urodzin, wpisy 83/1914, 205/1915 i 52/1917.

⁷¹⁴ *Adressbuch Ostseebad Zoppot und die Ortschaften Adlershorst, Hochredlau, Kl. Katz, Koliben*, Buchdruckerei Hans Groddeck, Zoppot 1917/1918, s. 43.

⁷¹⁵ H. Domańska, *Magiczny Sopot...*, s. 110.

⁷¹⁶ D. Tusk, W. Duda, G. Fortuna, Z. Gach, *Dawny Sopot*, Dar Gdańska, Gdańsk 1998, s. 148.

⁷¹⁷ Tamże, s. 120.

od 1903 roku futbol, zmagania kajakowe, zawody strzeleckie, gimnastyczne, lekkoatletyczne, kolarskie, turnieje tańca towarzyskiego, rajdy samochodowe⁷¹⁸.

Podczas Sportwoche obecne były również takie dyscypliny, jak ekwilibrystyka rowerowa, strzelanie do gołębi czy zawody pożarnicze. Konkurencje typowo sportowe odbywały się na rozbudowanej – biorąc pod uwagę wielkość miasta – infrastrukturze sportowej, obejmującej nie tylko hipodrom i korty, ale także dwa okazałe stadiony sportowe: przy Schafferstrasse i Heinrichs Alee. Budowę pierwszego, w Dolinie Owczej (ul. Wybickiego) rozpoczęto w 1923 roku. Otwarto go zaś w stulecie działania sopockiego kąpieliska. Obiekt kosztował znaczącą wówczas kwotę 50 milionów marek. Budowa nowego stadionu pozwoliła na likwidację boiska na dawnym placu Mancowym⁷¹⁹. Drugi stadion zbudowano w 1932 roku przy Heinrichsallee (Jana z Kolna). Wpisał się on w międzywojenną, modernistyczną zabudowę oraz nieco starsze wille i drzewa – lipy i topole, którymi wysadzono pobocza alei⁷²⁰.

Sportwoche to nie tylko typowe zawody sportowe, ale także wiele form współzawodnictwa dla mniej usportowionych. Społeczne komisje wybierały na przykład najpiękniejszy kwiat doniczkowy, który pojawił się w oknie, najokazalszą budowlę z piasku czy najciekawiej udekorowany samochód lub powóz podczas korso kwiatowego. Korso kwiatowe, które wymyślił sam August von Mackensen, miało szczególnie uroczysty charakter. Odbywało się zwykle w szczytowym dniu sopockiego Tygodnia Sportu, czyli w tzw. Wielki Czwartek (Grosser Donnerstag). Od 1902 roku odbyło się kilkadziesiąt edycji Blumen Corso. Ukwiecone pojazdy, niezwykli goście, wyjątkowe stroje i kwiaty przyciągały tłumy widzów. Inwencja automobilistów i kwiaciarzy sprawiała, że powstały florystyczne dzieła sztuki. Pozostały one na długo w pamięci uczestników tych imprez. Z perspektywy czasu, można ocenić, że niektóre dyscypliny były zaskakujące, np. konkurs na najładniejszy i najbardziej harmonijny wygląd pani i psa⁷²¹.

W Sopocie odbył się także pierwszy rajd automobilowy w Prusach Zachodnich. W piątek 12 lipca 1907 roku w Parku Północnym zorganizowano Zuverlässigkeitfahrt, czyli jazdę na niezawodność, zainaugurowaną w 1905 roku w Królewcu przez Automobilklub Wschodniemiecki. Imprezę otworzył o godzinie 10.00 burmistrz dr Johannes Kollath. Pojazdy klasyfikowane były w trzech kategoriach: pojazdy duże, średnie i małe. Wśród samochodów małych znalazły się kilkukonne auta marki Adler, Piccolo, Maurer-

⁷¹⁸ Zoppot: *Ostseebad...*, s. 17.

⁷¹⁹ Stadion zbudował architekt Emil Lau, który projektował także sopockie ciągi spacerowe oraz podjazd pod Kasino Hotel (przypis autora).

⁷²⁰ F. Mamuszka, *Sopot – rys...*, s. 45.

⁷²¹ D. Tusk, W. Duda, G. Fortuna, Z. Gach, *Dawny Sopot...*, s. 145.

Union, wśród większych – samochody marki Opel, Adler, Benz, Darraque, Dietrich, Stöwer, Komnick. Najślabszy samochód miał moc mniejszą niż 3 konie mechaniczne, najmocniejszy legitymował się imponującą – na tamte czasy – mocą 34 KM. Za kierownicą zasiadali przedstawiciele elity: arystokraci i przemysłowcy. Wśród nich pojawiła się fabryczna załoga elbląskiej firmy Komnick, będącej wówczas jednym z najbardziej znanych producentów pojazdów w cesarstwie. Elbląska załoga startowała z numerem osiemnastym⁷²².

W zależności od wielkości auta, przed automobilistami postawiono wiele różnych zadań, które należało wykonać w ściśle określonym czasie. Małe samochody musiały przejechać 75 km. Większe i mocniejsze o kilkanaście kilometrów więcej. Limit czasowy wynosił 5 godzin. Zwycięzcy rajdu otrzymali nagrody w wysokości 300 marek⁷²³.

Od momentu zorganizowania w 1907 roku pierwszych w Sopocie zawodów automobilowych, wyścigi samochodów i motocykli wpisały się w stały kalendarz imprez w kurorcie. Było to o tyle łatwiejsze, że do miasta wypadało przyjechać własnym automobilem. W niektórych przypadkach miało to kolosalne znaczenie. To właśnie w Sopocie swój pierwszy kontakt z samochodami i motocyklami miał Witold Rychter (1902–1984), późniejszy inżynier i wybitny polski kierowca motocyklowy oraz rajdowy dwudziestolecia międzywojennego. W napisanych sześćdziesiąt lat później wspomnieniach, z fotograficzną wręcz dokładnością, opisał turystyczno-motorowy klimat bałtyckiego letniska: „Samochodem przejechałem się po raz pierwszy w lecie 1913 roku w kurorcie Zoppot. Oto znajomy mojego ojca, niejaki baron Henryk Ruziewicz, warszawski przemysłowiec, przyjechał nad morze swym samochodem Benz i pozwolił mi pojechać z szoferem od dworca kolejowego w dół, do garażu. Kierowca Benz pod nieobecność swojego pana, „wypuścił” swój samochód z górki na cały gaz, rozwijając chyba ze 60 km na godzinę... Kilka dni później miałem możliwość dokładnego obejrzenia kilku samochodów marki Mercedes, którymi przyjeżdżał na korty tenisowe niemiecki Kronprinz, syn cesarza Wilhelma II Hohenzollerna, aby grać z atrakcyjnymi paniami „z wyższego towarzystwa” w tenisa, tymi paniami były też – niestety – niektóre Polki. (...) Pewnego dnia stałem na Nordstrasse [dzisiejsza ulica Powstańców Warszawy], gdy obok mnie zatrzymał się motocyklista na czerwonym motocyklu Indian i po polsku zapytał, czy nie chciałbym się przejechać z nim, gdyż pragnie wypróbować szybkość swojego pojazdu z obciążeniem dwóch osób. Zaniemówiłem z wrażenia, ale za chwilę siedziałem na niewygodnym bagażniku, kurczowo obejmując motocyklistę wpeł.

⁷²² B. Gondek, *Komnick – rajd sprzed ponad 100 lat*, www.trojmiasto.gazeta.pl [dostęp: 25.10.2020].

⁷²³ K. Kester, *Pierwszy rajd automobilowy w Prusach Zachodnich*, www.ibedeker.pl [dostęp: 17.05.2016].

Po zatrzymaniu się wyjąkałem podziękowanie, wiedząc, że znów nie będę spał kilka nocy, mimo zmęczenia spowodowanego powrotem na piechotę do Sopotu”⁷²⁴.



Fot. 50. NAG C4 Touren Wagen pod szkołą dla dziewcząt (Sopot, ok. 1925 r.);
źródło: http://wolneforumgdansk.pl/files/cacuszko_pod_szko_118.jpg [dostęp: 20.08.2023].

Pobyt w kosmopolitycznym i pełnym blichtru Sopocie umożliwił przybyšom z mniej zamożnych części Europy Wschodniej kontakt z samochodami nieznanymi marek, nierzadko bardzo luksusowych. Ich wizerunki znajdowały się często na sopockich fotografiach z pierwszego dziesięciolecia XX wieku. Wśród nich pojawiły się m.in. samochody należące do cesarskiego dworu. Jedną z najbardziej znanych sopockich fotografii automobilowych stało się ujęcie wykonane około 1910 roku przed ówczesną szkołą dla dziewcząt w Sopocie przy dzisiejszej alei Niepodległości. Widać na nim samochód NAG C4 Touren Wagen w wersji 6-miejscowej⁷²⁵.

W okresie WMG zawody automobilowe organizował Automobilclub Danzig. W dwudziestoleciu międzywojennym samochód stał się dobrem coraz powszechniej dostępnym, co przyczyniło się do jego rosnącej popularności. Z samochodami i motocyklami związane były nie tylko wyścigi i rajdy oraz corso – przeważnie odbywające się podczas sopockiego tygodnia sportu – ale różne motoryzacyjne zawody zręcznościowe, nawet pewna specyficzna forma motocyklowej gry w piłkę⁷²⁶.

⁷²⁴ W. Rychter, *Moje dwa i cztery kółka*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1985, s. 16–18.

⁷²⁵ Fotografia auta umieszczona została przez Grzegorza Feya w 2009 roku na www.wolneforumgdansk.pl [dostęp: 09.09.2019].

⁷²⁶ Fotografia Carla Fernstaedta zamieszczona w „Zeitbilder”, 1922 nr 29, *Sopot (Zoppot): Zoppoter Sportwoche, Motorrad-Geschicklichkeitspruefung*, www.timelineimages.sueddeutsche.de [dostęp: 04.09.2016].

Pierwszym ośrodkiem sportu automobilowego w Sopocie był otwarty już przed pierwszą wojną światową „Sopocki zajazd dla samochodów B. Nowakowski”, położony przy Pommerschestrasse 34/36. Zajazd mógł schronić pod dachem 11 samochodów. Miał też pokoje mieszkalne, w których – podczas gdy właściciele pojazdów wypoczywali w kurorcie – mieszkali szoferzy. W zajezdzie dokonywano napraw, zaopatrywano się w paliwo i oleje, łatano opony. Reklama zamieszczona w 1917 roku informowała dodatkowo, że zajazd posiadał wówczas stałe połączenie telefoniczne (nr 129) z Domem Zdrojowym, hotelem Weminghoff i hotelem Metropol, czyli z miejscami, gdzie najczęściej nocowali właściciele samochodów. Garaż usytuowany był w zachowanych do dziś kamienicach, znajdujących się przy obecnej alei Niepodległości 827 i 829. Pod numerem 827 usytuowana była część techniczna zajazdu, a pod numerem 829 powierzchnia mieszkalna⁷²⁷.

Przełom XIX wieku i XX wieku to także czas zwiększającej się popularności rowerów i motocykli. W latach 1884–1885 John Kemp Starley opracował pierwowzór współczesnego roweru. W 1888 roku John Boyd Dunlop opatentował rowerową oponę pneumatyczną, a w 1893 roku w Sopocie zbudowano pierwszą profesjonalną ścieżkę rowerowo-motocyklową o długości 5 km, która wiodła w kierunku Kolibek. Pierwszy sklep oferujący rowery i akcesoria dla cyklistów otwarto już w 1900 roku na rogu Seestrasse i Am Kaiserhof⁷²⁸.



Fot. 51. Stacja benzynowa i obsługi automobili (Sopot, ok. 1930 r.); źródło: <http://www.dawnysopot.pl/index.php?content=przewodnikopis&obiekt=garazplazowy&pic=Z2FyYXpwbGF6b3d5XzE> [dostęp: 08.09.2023].

⁷²⁷ *Adressbuch Ostseebad Zoppot...*, s. 54.

⁷²⁸ H. Domańska, *Sopockie różności...*, s. 90.

W 1890 roku założono Sopotkie Stowarzyszenie Gimnastyczne. Podobnie jak stowarzyszenie cyklistów, istniało ono aż do wybuchu drugiej wojny światowej. Do pierwszej wojny w stowarzyszeniu wyodrębniono trzy sekcje: męską, kobiecą i młodych dziewcząt. Zajęcia gimnastyczne w XIX wieku odbywały się w sali przyległej do hotelu Victoria, stojącego przy Eisenhardtstrasse 10. Sekcja pań ćwiczyła tam w piątki od 17.00 do 19.00 wieczorem, panów – we wtorki i piątki od 20.00 do 22.00. W 1910 roku w Sopocie działało 14 klubów i stowarzyszeń sportowych. Dwa lata później, w 1912 roku, dołączyło do nich kolejne stowarzyszenie gimnastyczne – Sopotcki Oddział Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”. Sopotcki Oddział „Sokoła” założono dokładnie 12 sierpnia 1912 roku. Towarzystwo liczyło 20 członków, w tym 8 ćwiczących. Zajęcia i zebrania odbywały się w willi Quo Vadis Alfonsa Chmielewskiego⁷²⁹.

W pierwszych latach WMG przy placu Mancowym w Parku Północnym powstał dworek, w którym zainaugurowała swoją działalność Szkoła Gimnastyczna Sióstr Katterfeld. Siostry prowadziły szkołę także w Gdańsku. Po 1933 roku dworek zarekwirowali hitlerowcy, tworząc w nim Szkołę Okręgową Bund Deutscher Mädel⁷³⁰. Sopotkim, ze względu na miejsce zamieszkania członków i teren ich aktywności, mimo posiadania siedziby w Gdańsku, był założony w 1897 roku Danzig – Zoppot Yacht Club (D.Z.Y.C.) Gode Wind. Pierwszym przewodniczącym Yacht Klubu był emerytowany generał porucznik Stephan Dewitz von Krebs, przedostatni wójt Sopotu. Pełnił tę funkcję aż do odwołania i przeniesienia do Berlina w 1900 roku. Wszystkie większe regaty organizowane przez klub kończyły się w Sopocie. Dnia 23 czerwca 1899 roku Gode Wind, wraz ze zrzeszonymi we Wschodnioniemieckim Stowarzyszeniu Regatowym klubami: Segel Club Rhe Königsberg, Segelclub Baltic Königsberg i Memeler Segel Verein Memel, zorganizował 11-godzinne, widowiskowe regaty ze startem i metą przy sopockim molo. Trasa regat, wytyczona na gdańskiej redzie, biegła po trójkącie z Sopotu na wysokość wioski Gdynia, do latarni Nowy Port i z powrotem do Sopotu. Nagrodami były m.in. okolicznościowe srebrne patery i pokale, wartościowe zastawy stołowe, barometry, srebrny serwis do likierów. Sędziami startującymi i przyjmującymi jachty na mecie był Bernard Doering i kapitan leutnant Puttfarcken. Sędziami polubownymi zaś m.in. dyrektor szkoły nawigacyjnej Holz i kontradmirał Max von Prittwitz und Gaffron oraz komandor Rodenacker⁷³¹.

⁷²⁹ A. Bogucki, *Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” na Pomorzu*, Wydawnictwo Centrum Informacji Naukowej Sokolstwa Polskiego, Bydgoszcz 1997, s. 73.

⁷³⁰ H. Domańska, *Sopotkie różności...*, s. 91.

⁷³¹ *See Regatta Sonntag den 23 Juli 1899, Vormittag 11 Uhr, auf der Danziger Rhede, Start und Ziel vor dem Zoppoter Seestege*, Wydawnictwo A. W. Kafemann, Danzig 1899, s. 1–3.



Fot. 52. Szkoła Gimnastyczna Sióstr Katterfeld przy Placu Mancowym (fot. B. Gondek, Sopot, 2018 r.); źródło: zbiory prywatne Bartosza Gondka.

Od 1901 roku jednostki Gode Wind uczestniczyły regularnie w Sopotkim Tygodniu Sportu. Wtedy też klub otrzymał od władz kurortu dotację na swą działalność, wynoszącą 1 000 marek⁷³². W programie regat z 14 czerwca 1901 roku, przebiegających po trójkącie do główek Nowego Portu, ze startem i metą przy sopockim molo, wymienione zostały, jako osoby wspierające przedsięwzięcie, wybitne osobistości ówczesnego społeczeństwa: cesarzowa Augusta Wiktoria Hohenzollern, wielki admirał Hans von Koester czy kontradmirał Curt von Prittwitz und Gaffron⁷³³. W 1925 roku w tradycyjnych sopockich regatach organizowanych przez Gode Wind wzięły udział 33 jachty⁷³⁴.

Mimo że terenem działania organizacja obejmowała głównie Sopot, swoją główną siedzibę Gode Wind miał w Gdańsku, najpierw przy ulicy Chlebnickiej, potem Do studzienki we Wrzeszczu. W lokalu tym uprzednio gospodarowała Resursa Concordia zu den drei Ringen znajdująca się przy obecnej ul. Ogarnej. Przystań klubowa usytuowana była na opływie Twierdzy Wisłoujście, przy Forcie Carre. Klub dysponował sporą flotą 29 jednostek

⁷³² F. Schultz, *Chronik der...*, s. 138.

⁷³³ *Offene Segel-Wettfahrt auf der Danziger Rhede: Start und Ziel vor dem Zoppoter Seestege Sonntag, den 14. Juli 1901 Vormittags 10 Uhr 30 Min*, Wydawnictwo Gode Wind Danzig – Zoppoter Motor-Yacht Club, Danzig 1901, b.p.

⁷³⁴ „Sport Wodny”, 1926 nr 6 z dn. 10.05., s. 11.

pływających. Ze świątecznego sprawozdania klubu za 1903 rok, wynikało, że oprócz działalności żeglarskiej, skierowanej głównie do mieszkańców Sopotu, organizowano także zawody wioślarskie, kupowano nowy sprzęt (w 1903 roku łódź żaglową „angielkę”), a głównymi konkurentami klubu były podobne organizacje z Piławy i Królewca⁷³⁵. W 1925 roku liczba członków Gode Wind wynosiła 225 osób, operujących na 29 jednostkach, w tym pięciu klubowych. W tym samym roku flagowy jacht klubowy „Gode Wind” sprzedany został Yacht Klubowi Polskiemu z Gdyni i przemianowany na „Witeź”⁷³⁶.

W tradycyjnych sopockich regatach, organizowanych przez Gode Wind w 1926 roku, wzięły udział 33 jachty. Od maja do 26 września, kiedy zakończono sezon żeglarski, klubowe jednostki przepłynęły 11 000 mil morskich, odwiedzając zagraniczne porty bałtyckie⁷³⁷. W 1924 roku powstał klub motorowodny o nazwie „Danzig-Zoppoter Motor-Yacht-Club”, który skupiał zamożnych mieszkańców WMG. Lokal w Sopocie, przy ulicy Powstańców Warszawy, posiadał także działający w okresie międzywojennym Klub Jachtowy Ligi Żeglugi Polskiej w Gdańsku. Klub zorganizował w 1922 roku w Gdyni pierwsze propagandowe regaty morskie⁷³⁸.

Pierwsze korty tenisowe w Sopocie otwarto w Parku Północnym 15 maja 1897 roku. Budowę nadzorował zawodowy tenisista i trener – Franz Mech. Zgodnie z angielskimi przepisami, pierwsze trzy sopockie boiska tenisowe miały wymiary 23,77 m długości na 10,97 m szerokości. Ich gładka powierzchnia wykonana była z drobno mielonego, czarnego żużlu⁷³⁹. Wkrótce powstały kolejne, przy Nordstrasse (ul. Powstańców Warszawy). Następne obiekty pojawiły się w 1900 roku przy Annenstrasse (ul. Ceynowy) – od 1911 roku miały nawierzchnię z mielonej cegły. W 1900 roku rozpoczął działalność Zoppoter Lawn Tennis Club, którego założenie zainicjował nadporucznik Friederich Schleppe. Już w pierwszym roku działalności zrzeszał on ponad 120 członków. Utrzymanie miejskich kortów kosztowało gminę w 1901 roku 1 000 marek. Dochody były dwa razy większe. Karnety wstępu nabywało się w biurze kąpieliska. Na życzenie, miłośnicy tenisa, nazywanego „elegancką grą”, mogli wykupić lekcje lub mecze ze specjalnie zatrudnionym w tym celu trenerem⁷⁴⁰.

⁷³⁵ *Weihnachts-Festzeitung*..., s. 2–4.

⁷³⁶ S/Y Witeź był pierwszym polskim jachtem pełnomorskim, na którym w 1925 roku polscy żeglarze wypłynęli po raz pierwszy pod dowództwem gen. Mariusza Zaruskiego na Morze Bałtyckie. „Witeź” miał drewnianą konstrukcję o cechach jachtu regatowego i dużą jak na swoją długość – 12,5 metra, powierzchnię żagli, wynoszącą 75 metrów kwadratowych. Do wybuchu drugiej wojny światowej był intensywnie wykorzystywany do promocji polskiego żeglarstwa na wodach europejskich; zob. W. Głowacki, *Dzieje jachtingu światowego*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1983, s. 205.

⁷³⁷ „Sport Wodny”, 1926 nr 6 z dn. 10.05., s. 11.

⁷³⁸ J. Szerle, *Bandera na maszcie! – odbudowa żeglarstwa na Pomorzu Gdańskim po II Wojnie Światowej*, s. 1, www.muzeum.pozz.org.pl [dostęp: 12.07.2016].

⁷³⁹ M. Dzikowski, *Zarys życia*..., s. 6.

⁷⁴⁰ *Zoppot: Ostseebad*..., s. 25.

W tym samym, 1901 roku, rozgrywki tenisowe podczas Sopockiego Tygodnia Sportu zyskały wyjątkowo duże zainteresowanie publiczności. Punktem kulminacyjnym tego święta był zawsze czwartek, dzień, w którym rozgrywano finały turnieju tenisowego. Najlepszy tenisista imprezy zdobywał przechodnie trofeum, ufundowane przez cesarza Wilhelma II Hohenzollern – srebrny serwis wykładany bursztynem z brązową figurą Neptuna. Elektrycznie oświetlane korty były jednym z najbardziej prestiżowych miejsc w ówczesnym kurorcie. Wojciech Kossak w swoich wspomnieniach zawarł informację, że w 1913 roku, kiedy grał na nich następca niemieckiego tronu, siatka otaczająca pole gry obłożona była przez przyglądających się rozgrywce letników⁷⁴¹. Wybuch pierwszej wojny światowej sprawił, że liczba członków stowarzyszenia spadła do 50. Wykorzystywano wówczas tylko 6 z 10 kortów tenisowych⁷⁴².

Po wojnie, głównie dzięki przychodom z kasyn gry, miasto inwestowało w sport. Beneficjentem tych inwestycji stał się także tenis, który był jednym z głównych produktów sportowo-turystycznych miasta. Do domku klubowego przy Annenstrasse (Ceynowy) przylegało wówczas 18 kortów. W 1924 roku oddano do użytku drewnianą halę tenisową. W latach międzywojennych w Sopocie, który administracyjnie należał do WMG, ligę tenisową tworzyło 10 klubów, w tym jeden z Brzeźna i Oliwy, oraz dwie sekcje tenisowe polskich klubów sportowych – KS „Gedania” i AZS. W tym czasie klub w Sopocie był jedynym ośrodkiem tenisowym, który zatrudniał trenera w szkoleniu zawodników⁷⁴³.

W 1925 roku uroczyste obchodzono 25-lecie powstania Sopockiego Klubu Tenisowego. Mimo iż w Rzeszy odbywało się wiele podobnych imprez, miłośnicy tenisa zapełnili trybuny kortów, wykupując wszystkie miejsca. Gości z Niemiec nie odstraszyła nawet „długa podróż i utrudnienia w postaci polskiego korytarza”. Specjalnie z okazji jubileuszu na kortach zainstalowano nowe tablice wynikowe i podwyższono trybuny. W rywalizacji wzięło udział 65 tenisistów i 39 tenisistek. W kolejnych latach regularnie organizowano International Tennis Turnier Zoppot. Brali w nim udział tenisiści z kilkunastu krajów świata. W 1927 roku rozbudowano budynek klubowy, dodając mu dwa boczne skrzydła. W jego sąsiedztwie znajdowało się 18 kompletnych i nowoczesnych kortów. Opłata za wynajęcie kortu wynosiła 2 guldeny za godzinę. Chłopcu do podawania piłek płacono 0,40 guldena⁷⁴⁴.

⁷⁴¹ W. Kossak, *Wspomnienia*, Wydawnictwo PAX, Warszawa 1973, s. 275.

⁷⁴² A. Baliński, *Tenis w Sopocie 1897–1945*, „RS”, 1997 nr 12, s. 277.

⁷⁴³ M. Gizowski, *Zarys dziejów rozwoju sportu tenisowego w Sopocie*, „PNAJDC”, Seria: Kultura Fizyczna, 2005 z. 6, s. 68.

⁷⁴⁴ A. Baliński, *Tenis w...*, s. 278–279.

Nowoczesne obiekty sportowe, spełniające najwyższe standardy swoich czasów, pozwoliły nadbałtyckiemu kurortowi na organizowanie w ich oparciu prestiżowych imprez w najlepszej obsadzie i o zasięgu międzynarodowym. Ugruntowało to pozycję miejscowości jako jednej z czołowych rekreacyjnych destynacji ówczesnej Europy.

Parki kuracyjne i leśne ścieżki spacerowe

Od początku funkcjonowania Sopotu jako kurortu dużym atutem miejscowości były leśne ścieżki spacerowe i punkty widokowe. Już w 1829 roku w Dolinie Gołębiewskiej (u zbiegu ulic 23 Marca i Armii Krajowej), dr Jean Georges Haffner urządził punkt widokowy. W drugiej połowie XIX wieku w tym miejscu działał popularny pawilon kawiarniany i lokal rozrywkowy, gdzie odbywały się zabawy przy muzyce. Na Królewskim Wzgórzu (Königshöhe), w 1934 roku powstało schronisko NSDAP. Nadano mu imię gauleitera Alberta Forstera. U stóp wzniesienia ustawiono głąz narzutowy o wys. 1,6 m z wygrawerowanym napisem: Albert Forster Hütte. Miejsce to przedstawiano jako „idealnie dostosowane do spotkań młodzieży”⁷⁴⁵.

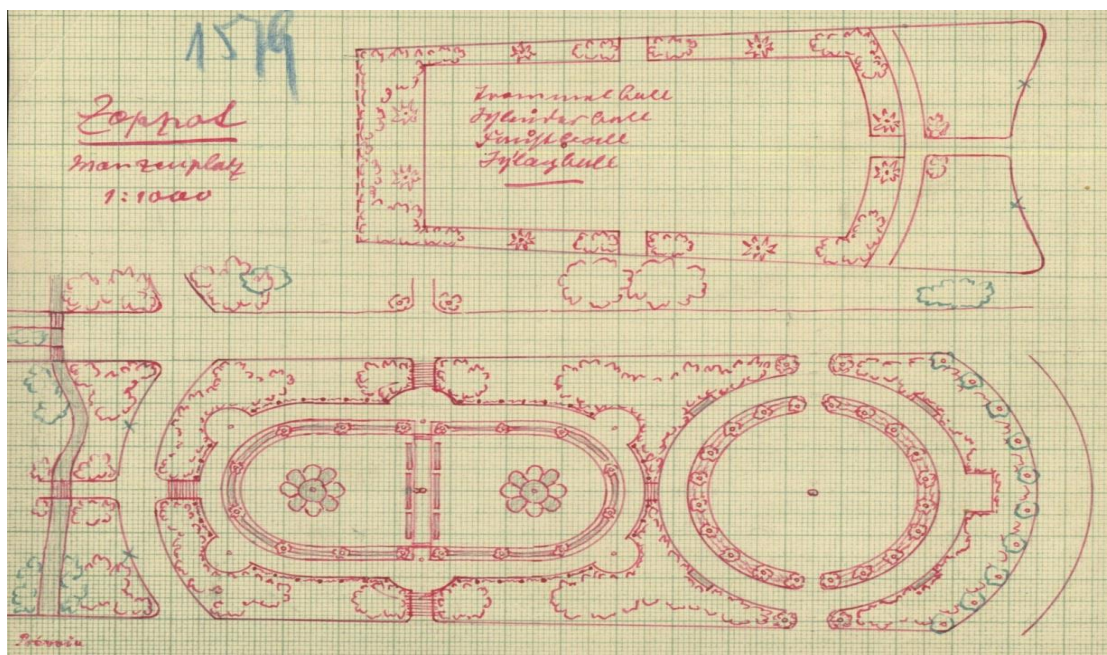
U podnóża wzgórza znajdował się (istniejący do dziś) „Domek Myśliwski”, wybudowany w XIX wieku dla ostatniej spadkobierczyni rycerskiego majątku Rusocin pod Pruszczem Gdańskim, Olgi von Tiedemann (pierwotnie stał przy al. Niepodległości). W 1907 roku, w związku z budową ulicy Grosse Unterführung (Podjazd), domek został – po interwencji miejskiego Towarzystwa Upiększania Miasta – odkupiony przez Towarzystwo Strzeleckie i postawiony na tyłach leśnej strzelnicy, stając się jej zapleczem. Po pierwszej wojnie światowej w dawnym domku Olgi von Tiedemann zamieszkał sopocki leśniczy⁷⁴⁶. Obok domku strzeleckiego znajdował się popularny wśród kuracjuszy szlak spacerowy, wiodący do tak zwanej Małej Gwiazdy, czyli skrzyżowania z dawną drogą prowadzącą zalesionymi wzgórzami ze wsi Kack do klasztoru w Oliwie.

Najważniejszym sopockim skrzyżowaniem z Drogą Wielkokacką była jednak Wielka Gwiazda, przy której około 1895 roku sopocianin Paul Senff wybudował restaurację „Grosser Stern”. Lokal zyskał popularność wśród sopockich kuracjuszy, stając się celem licznych wycieczek. Od strony miasta docierało się do restauracji, podążając dnem Cesarskiej Doliny (Kaiserthal), czyli ulicą 23 Marca (Taubenwasserweg). Ponad 2-kilometrową drogę pokonywano pieszo, konno, powozami lub funkcjonującym sezonowo tramwajem konnym.

⁷⁴⁵ *Jeder Danzigerr ein fremdenfuhrer...*, s. 96.

⁷⁴⁶ B. Gondek, *Jak panie...*, b.p.

Restauracja „Grosser Stern” prowadziła działalność aż do spalenia w 1945 roku przez żołnierzy sowieckich⁷⁴⁷.



Fot. 53. Plan ogrodów miejskich (Sopot, ok. 1900 r.);
źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, sygn. 42/1364/0/-/126.

U schyłku XIX wieku rozpoczęto w Sopocie organizowanie najważniejszych miejskich założeń parkowych. Najpierw wytyczono alejki 25-hektarowego parku Północnego o długości 2 km. Zachodnią granicę parku stanowiła Nordstrasse (Powstańców Warszawy), a północną urwisko skarpy sopockiej. Parkowy drzewostan składał się od początku (aż do dziś), z jesionów, wiązów, olch, dębów, klonów, buków, sosen, świerków, brzozy, topoli, wierzb, kasztanowców, jodeł białych i daglezi. W północnej części parku rozciągał go zalesiony wąwóz, którego dnem płynął potok Swelinia, uważany już w XIX wieku za jeden z najcenniejszych fragmentów sopockiej przyrody⁷⁴⁸.

W 1907 roku, po wybudowaniu Łazienek Południowych, rozpoczęto wytyczanie wokół nich ścieżek spacerowych. W latach dwudziestych XX wieku przekształcono je w założenie parkowe, zajmujące powierzchnię 3 ha. Park powstał częściowo na terenach zajmowanych niegdyś przez zabudowę najstarszej części uzdrowiska, stąd na jego terenie występowały drzewa posadzone w pierwszej połowie XIX wieku, o obwodach pnia 4,5–5 m. Poza topolami w Parku Południowym rosły lipy, klony zwyczajne, kasztanowce, jesiony wyniosłe i brzozy⁷⁴⁹.

⁷⁴⁷ M. Wierzbicki, *Wycieczka do Wielkiej Gwiazdy*, www.rzygacz.webd.pl [dostęp: 12.11.2016].

⁷⁴⁸ M. Sperski, *Sopockie lasy*, „RS”, 1996 nr 11, s. 107.

⁷⁴⁹ F. Mamuszka, *Bedecker sopocki...*, s. 159.

Od początku działania uzdrowiska naturalnym terenem wędrówek i obcowania z przyrodą był także pas zieleni zarastający dawny klif morski, który rozcinał teren uzdrowiska, zwany Skarpą Sopocką. Sąsiedował z nim modny w pierwszych latach XX wieku 3,2-hektarowy park przy zespole willowym, wybudowanym w latach 1877–1903 przez Fryderyka Wilhelma Juenecke. Park zlokalizowany był pomiędzy Dolinnym Młynem a Potokiem Kuźniczym, przy którym znajdowała się niegdyś cegielnia Freudenberga. Kolejny sopocki park, znany kuracjom już w XIX wieku, to 8-hektarowy kompleks wokół pałacowego majątku Stawowie, udostępniany przez właścicieli majątku do użytku publicznego⁷⁵⁰.

Komunikacja

Przebywający w Sopocie w 1881 roku profesor literatury i rektor Uniwersytetu Jagiellońskiego, a także prezes Akademii Umiejętności, Stanisław Tarnowski, odbywał wycieczki nie tylko do pobliskiej Oliwy i Jelitkowa, ale także, transportem zbiorowym, dalej – do Gdańska, Malborka, Braniewa, Pelplina, Elbląga czy Fromborka⁷⁵¹. Było to możliwe dzięki już wówczas dobremu skomunikowaniu kurortu z Gdańskiem, a od 1870 roku – dzięki linii kolejowej, także z Prusami Wschodnimi i Berlinem. W czerwcu 1869 powstał budynek stacyjny w Sopocie. W 1870 roku uruchomiono omnibus konny do Gdańska i odcinek kolejowy Sopot – Gdańsk oraz Sopot – Słupsk⁷⁵².

W 1884 roku, podróż koleją z Warszawy do Sopotu trwała 16 godzin i wymagała aż czterech przesiadek: w Iłowo-Osadzie, Malborku, Tczewie i Gdańsku⁷⁵³. Witold Rychter, na stałe mieszkający w Warszawie, często wyprawiał się do Sopotu. Swoją podróż z 1913 roku opisał w następujący sposób: „Już o szóstej rano zajeżdżała przed dom wynajęta i umówiona kareta hotelu Bristol, której ubrany w liberię hotelową woźnica brał na plecy kufer, zawierający wszelkie przedmioty, potrzebne do dwumiesięcznego pobytu i taszczył ten potężny obiekt na dach karety. Jechaliśmy na Dworzec Nadwiślański (dzisiejszy Dworzec Gdański). Tam wsiadaliśmy bez pośpiechu do trzeciej klasy szerokotorowego pociągu do granicy, czyli do Mławy. Obszerne przedziały były prawie puste. (...) Gdy nadchodziła godzina odjazdu pociągu, rozlegał się na peronie dźwięk dużego dzwonu. Wtedy pasażerowie pierwszej klasy »odświeżający się« w specjalnym pomieszczeniu restauracji dworcowej bez

⁷⁵⁰ Tamże, s. 196.

⁷⁵¹ S. Tarnowski, *Z Prus...*, s. 309–372.

⁷⁵² H. Jursz, *Koleją z Wrzeszcza na Kaszuby*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2013, s. 36.

⁷⁵³ T. Stegner, *Historia turystyki...*, s. 112.

pośpiechu kończyli posiłek i szykowali się do zajęcia miejsc w wagonie. Po dziesięciu minutach rozległy się dwa uderzenia dzwonu – sygnał, że stanowczo należy już zapłacić za jadło i pójść do pociągu, albowiem za pięć minut rozpocznie się odjazd. Zacznie się? Ano tak, ponieważ podróżnych czekały jeszcze trzy uderzenia dzwonu i po dwa gwizdki zawiadowcy stacji, a następnie kolejne dwa – maszynisty. Dopiero po takiej ceremonii obowiązującej na każdej stacji, pociąg mógł ruszyć. (...) Ponieważ nikomu się wówczas nie spieszyło, więc i nam jechało się spokojnie, aby w ciągu sześciu godzin dotrzeć do Mławy, to jest do ówczesnej granicy z Niemcami. (...) Trzeba było opuścić pociąg i udać się do obszernej, dworcowej restauracji. Po godzinnej odprawie paszportowej podróżni przesiadali się na pociąg do Sopotu. (...) Można było zatem przejść na drugą stronę dworca, gdzie oczekiwał na nas niemiecki, normalnotorowy pociąg z charakterystycznymi wagonami, w których było oddzielne wejście do każdego przedziału. (...) Pociąg bez żadnego rozgłosu, na dwa ciche gwizdki konduktora ruszył i dosłownie pognął do celu, zatrzymując się na kolejnych stacjach zaledwie kilka minut”⁷⁵⁴. W 1910 roku tygodniowo z sopockiej stacji kolejowej odjeżdżało ponad 100 pociągów. Można było się nimi dostać nie tylko do odległego o 12 km Gdańska, ale także w trzy godziny do Królewca, osiem godzin do Berlina, 17 godzin do Wiednia i Moskwy oraz w 24 godziny do Petersburga i 9 godzin, przekraczając granicę zaborów, do Warszawy. Bilet na przejazd Warszawa – Sopot kosztował 8 rubli i 8 kopiejek⁷⁵⁵.

Ciekawą, a niezrealizowaną inicjatywą, która miała wpłynąć na zwiększenie atrakcyjności Sopotu jako miejscowości kuracyjnej, była próba przeniesienia z centrum miasta linii kolejowej. Planowano przesunąć ją poza pierwsze pasmo wzgórz okalających kurort od zachodu i wybudować zupełnie nowy dworzec. Prace nad tą koncepcją rozpoczęto tuż przed wybuchem pierwszej wojny światowej, aby zaraz po jej rozpoczęciu z nich zrezygnować⁷⁵⁶. W 1938 roku pociąg z Gdańska do Gdyni jechał 30 minut. Do dyspozycji podróżnych było 16 połączeń. W 1939 roku liczba podmiejskich pociągów z Gdańska do Sopotu wynosiła 53, zaś w przewodnikach turystycznych podkreślano łatwość, z jaką pokonywano odległość z kurortu wprost do centrum Gdańska⁷⁵⁷.

W okresie WMG, Sopot – mimo konieczności przekraczania granicy – był bardzo dobrze skomunikowany także z polską Gdynią, do której można było dostać się nie tylko koleją, ale również autobusem, motorówką czy statkiem pasażerskim 134F⁷⁵⁸. Największe jednostki dobijające do molo miały nawet 90 m długości, 3 000 t wyporności i mogły zabierać

⁷⁵⁴ W. Rychter, *Moje Dwa...*, s. 18–19.

⁷⁵⁵ Z. Hartingh, *Przewodnik po...*, s. 5.

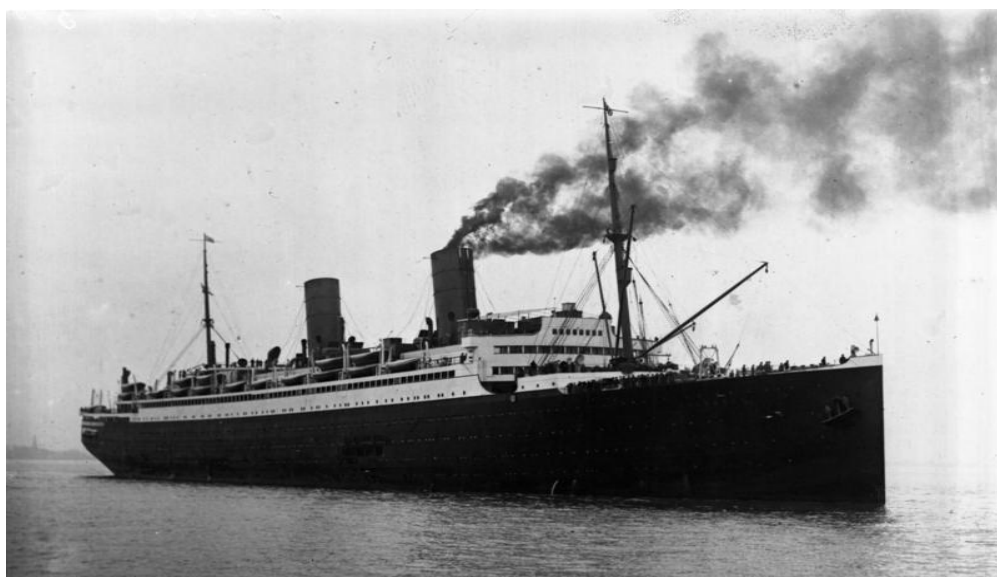
⁷⁵⁶ J. Golec, *Sopot Kronika...*, s. 42.

⁷⁵⁷ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik...*, s. 176.

⁷⁵⁸ Tamże, s. 192.

do 1 400 pasażerów. Takie rozmiary miał statek wycieczkowy „Tannenberg”, kursujący pomiędzy Świnoujściem, Sopotem i Królewcem. Na sopockiej redzie zatrzymywało się wiele innych statków, które przywoziły wycieczki lub na które można było wsiąść i płynąć we wszystkie strony świata. Przybijający tam w 1933 roku, zbudowany w 1925 roku, liniowiec „Carinthia”, należał do brytyjskiej linii Cunard Line i miał wyporność 17 000 t oraz 190 m długości. W tym samym roku pojawił się na redzie Sopotu równie długi, brytyjski „Viceroy of India”, o wyporności 20 000 t, należący do linii P&O. Na redzie kurortu obecne były także statki znanej White Star Line, o nazwach „Doric” i „Calgaric” o wyporności odpowiednio: 16 500 i 16 000 t⁷⁵⁹.

Spośród wielu dużych jednostek wycieczkowych, które dobiły do mołu lub stanęły obok na kotwicy, warto wymienić 21-tysięcznik „Empress of Australia”, który pojawił się w Sopocie 2 lipca 1935 roku, „Orcades” (23 456 t), „Orion” (23 371 t), „Orontes” (20 097 t), oraz największy – „Columbus” (32 364 t), dwa razy większy od „Batorego” i „Stefana Batorego”. Bilet lokalną żeglugą na Hel i z powrotem w 1931 roku kosztował 3 guldeny; w jedną stronę, do Gdańska – 1 guldena, do Jelitkowa – 0,40 guldena, a do Brzeźna – 0,70 guldena⁷⁶⁰.



Fot. 54. Niemiecki transatlantyk Columbus (ok. 1926 r.);
źródło: Bild Bundesarchiv, sygn. Bild 102-00383.

Od początku lat dwudziestych XX wieku zwiększał się ruch samochodowy. Zdarzało się, że na granicy samochody oczekiwały nawet pół godziny. Pod koniec lat dwudziestych,

⁷⁵⁹ Dla porównania – „Doric” i „Calgaric” były zbliżone wielkością do polskiego powojennego transatlantyka TSS „Stefan Batory” o wyporności 15 000 t i długości 153 m (przypis autora).

⁷⁶⁰ *Nach Zoppot*, Wydawnictwo Oscar Brandstetter, Leipzig 1931, s. 24.

przy ulicy Nordstrasse (obecnie Powstańców Warszawy) rozpoczął działalność zespół 20 garaży z warsztatem i stacją benzynową, otwarty przez Paulinę i Horsta Haeserów. Obiekt, położony dokładnie naprzeciwko nowego Kasino Hotel i w bezpośrednim sąsiedztwie kasyna i Kurhausu, wkrótce stał się bardzo popularny wśród zmotoryzowanych gości kurortu. Reklamowano go także w miejskich folderach reklamowych jako „dodatkową wygodę”⁷⁶¹.

Systematyczne zwiększanie liczby połączeń kolejowych, wraz z rozbudową infrastruktury przyjaznej automobilom, czyniły z Sopotu miejsce jeszcze bardziej atrakcyjne dla przyjezdnych. Przybywanie na redę dużych liniowców oceanicznych, obok oczywistych korzyści finansowych, wynikających ze znacznej liczby transakcji, zawieranych w krótkim czasie przez pasażerów jednostek pływających, budowało prestiż miejsca i stanowiło idealną platformę marketingu międzynarodowego.

3. Polskie inwestycje turystyczne, rekreacyjne i sportowe w Sopocie do 1939 roku

Od połowy XIX wieku Sopot był miejscem popularnym wśród Polaków. Przybywały tam osoby, które zapisały się w polskiej historii. W 1858 roku Sopot odwiedziła Jadwiga Łuszczewska – Deotyma, przedstawając miejscowość jako urokliwą wieś, rozplanowaną w kształcie krzyża, którego „ramiona oparte były o wzgórza, a głowa patrzyła w morze. (...) Trzy ulice obstawione domkami, lekarz, aptekarz, poczta i rzędy domków z drewnianymi krążgankami⁷⁶² na powietrze otwartymi, gdzie co dzień kilkadziesiąt osób obiada. (...) U rozdroża, do którego biegają się trzy ulice, są dwa gmachy: »Kursaal«, dawny i nowy, oraz »steg«, czyli pomost na palach rzucony w morze i ubrany ławkami”⁷⁶³.

⁷⁶¹ *Danziger Einwohnerbuch: mit allen eingemeindeten Vororten und Zoppot 1933*, cz. 5, Wydawnictwo A. W. Kafemann, Danzig 1934, s. 106.

⁷⁶² Chodzi o słynne sopockie werandy, o których wspomina także m.in. Stanisław Tarnowski. Werandy, będące najbardziej charakterystycznym elementem drewnianej architektury, która w XIX wieku opanowała nie tylko Sopot, ale także w większości najsłynniejsze europejskie uzdrowiska i kąpieliska. Początki werand, spotykanych zresztą masowo w innych kąpieliskach całego południowego pobrzeża Bałtyku, sięgają jeszcze architektury sentymentalnej XVIII wieku. Późnobarokowe i klasycystyczne parki były w zasadzie obowiązkowo wyposażone w ażurowe altany i okazałe pawilony, które zadomowiły się także w miejscowościach kuracyjnych. Ażurowe konstrukcje szybko przeszły, jako elementy dekoracyjne, także na elewacje budynków murowanych, w tym pijalni wód, bazarów, sal imprezowych, teatrów zdrojowych i domów prywatnych. Nastąpiło przy tym powolne wypieranie chińskich motywów dekoracyjnych motywami budownictwa ludowego – szwajcarskiego, bawarskiego czy norweskiego. W połowie XIX w. werandy stały się obowiązującym elementem w architekturze europejskich kurortów. W zależności od regionów, wytwarzając bardzo często swój unikatowy styl; zob. J. Golc-Czyszek, *Sopockie werandy*, „Ochrona Zabytków”, 1983 nr 36/3–4 (142–143), s. 243–257.

⁷⁶³ J. Łuszczewska, *Przejażdżka po...*, s. 224.



Fot. 55. Charakterystyczna, sopocka weranda, przy ulicy Kościuszki (fot. B. Gonddek, Sopot, 2018 r.);
źródło: zbiory prywatne Bartosza Gondka.

O specyficie kurortu pisała także, latem 1889 roku, Maria Skłodowska-Curie, przebywająca tam jako guwernantka: „Nie jest specjalnie zabawnie, na plaży w Kurhauzie spotyka się ciągle tych samych ludzi, którzy rozmawiają ciągle o tym samym. Morze wprawdzie jest piękne, a kąpiele wprost rozkoszne, ale jednak, gdy nadejdzie ślota i trzeba siedzieć w domu – wszyscy w takim humorze, że gdybym mogła schowałabym się pod ziemię”⁷⁶⁴.

Na początku XX wieku Sopot stał się stałym tematem polskojęzycznych gazet „Jak niedawno jeszcze Zakopane, tak obecnie dla Warszawy modnem stały się Sopoty. Zagorzali niegdyś botanicy, czciciele Giewontu i wiatru halnego, obecnie pławią się w Bałtyku, zwiedzają malownicze okolice Oliwy, i jeżdżą na piwo monachijskie do Gdańska” – pisał w 1907 roku „Kurjer Warszawski”⁷⁶⁵. W dobrym tonie było wynajmowanie pokoi w polskich pensjonatach, działających od końca XIX wieku w Sopocie. Jednym z popularniejszych był otwarty w 1890 roku Dom Polski, należący do Wiktora Kulerskiego, polskiego działacza narodowego, redaktora i wydawcy „Gazety Grudziądzkiej”. W sezonie z tego obiektu korzystało około 100 gości, do dyspozycji których oddano m.in. czytelnię z polską prasą. Kulerski był postacią niezwykłą i niebywale charyzmatyczną, potrafiąca skupiać ludzi wokół ważnego dzieła. Pracując w szkole, bacznie obserwował rozwijające się kąpielisko, ale przede wszystkim szukał kontaktu z Polakami. Dostrzegł znaczącą lukę w infrastrukturze turystycznej wczasowiska, czyli brak obsługi dla polskojęzycznych gości. Postanowił zatem razem z małżonką założyć pensjonat tylko dla Polaków. Dnia 22 sierpnia

⁷⁶⁴ E. Curie, *Maria Curie*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1979, s. 95.

⁷⁶⁵ *Sopoty w lipcu 1907*, „Kurjer Warszawski”, 1907 nr 190, s. 204.

1890 roku państwo Kulerscy zakupili grunt wraz z domem przy ówczesnej Südstrasse 69–71 (późniejsza Grunwaldzka) za 21 000 marek. Miejsce było bardzo atrakcyjne, położone w najbliższej okolicy wybrzeża (w jego bardzo bliskiej odległości zbudowano późniejsze molo). Inwestycja w pensjonat zbiegła się w czasie z zaostrzeniem przez rząd Prus polityki wobec nauczycieli. Władze szkolne postanowiły zmusić Kulerskiego do wyjazdu z kurortu. Powodem miało być spolszczanie w dziennikach szkolnych zniemczonych polskich nazwisk. W tej sytuacji Wiktor Kulerski zrezygnował z pracy nauczyciela i zajął się już tylko pensjonatem. W prowadzeniu pensjonatu nieocenioną pomocą okazała się małżonka Józefa, która była bardzo dobrą gospodynią i niezwykle zacną kobietą. Pensjonatem zarządzała doskonale. Kiedy w 1903 roku Kulerskiego wybrano na posła do Reichstagu z okręgu tucholsko-chojnickiego, postanowił on sprzedać pensjonat. W marcu 1904 roku Dom Polski kupił za 66 000 marek Aleksander Peto, były właściciel hotelu w Brodnicy. Nowy właściciel szybko odsprzedał go z zyskiem Niemcowi Ottonowi Hofelowi. Zespół zabudowań Domu Polskiego, który składał się z trzypiętrowej kamienicy i piętrowego domu z dwiema drewnianymi werandami, usytuowanych od strony ul. Grunwaldzkiej oraz pawilonu do spotkań towarzyskich, został zburzony podczas drugiej wojny światowej⁷⁶⁶.

Oprócz Domu Polskiego, Polacy chętnie zatrzymywali się w Sopocie w Pensjonacie Pani Golańskiej, zbudowanym w 1910 roku przy Südbadstrasse (Kordeckiego 4–6), w hotelu Eden, który upatrzyła sobie polska arystokracja, Willi Miramare czy – do 1918 roku – w pensjonacie Quo Vadis. Sześćoosiowa fasada Willi Miramare była jedną z najbardziej charakterystycznych przy sopockiej plaży, a przez to regularnie uwiecznianą na wielu pocztówkach z Sopotu. W fasadzie umieszczono trzy kondygnacje odkrytych balkonów, zamkniętych dwoma prostokątnymi wieżami. Na zwieńczeniu umieszczono zaś napis „Miramare”. Pensjonat otaczał ozdobny ogród, stworzony z myślą o odpoczynku wczasowiczów, strudzonych plażowaniem bądź jedzeniem. Według relacji z końca XIX wieku „karmiono tu dobrze, cztery razy dziennie”⁷⁶⁷.

Obiekt ten powstał w 1875 roku jako Willa Miramare nakładem spółki zbożowej A. Ziehm und Co, w składzie Adolph Carl i Albert Eduard Ziehm. W 1890 roku droga prowadząca do pensjonatu nazwana została Miramarestrasse, aby pod koniec lat dziewięćdziesiątych XIX wieku zmienić ponownie nazwę na Waldchenstrasse (dziś Chrobrego). Około 1900 roku pensjonat stał się własnością Gustava Adolpha Ziehma i jego żony Anny Marii z domu Kanus. Wtedy też Miramare przeszła pierwszą przebudowę.

⁷⁶⁶ R. Potęga-Magdżiarz, *Sopocka działalność Wiktora Kulerskiego [1865–1935] na przełomie wieków XIX i XX.*, „Kroniki Muzeum Sopotu”, 2008 nr 7, s. 4–9.

⁷⁶⁷ D. Płaza-Opacka, T. Stegner, E. Sztykiel, *Po słońce...*, s. 21.

Po pierwszej wojnie światowej Anna Maria sprzedała pensjonat gdańsko-sopockiej spółce architektów Ludwig Jurkiewicz & Rudolf Meier. W latach dwudziestych i trzydziestych XIX wieku była tam ruletka prowadzona przez krupiera Arthura Fischera. Zamieszkiwały też dwie panie Groll: panna Elisabeth oraz wdowa Hedwiga, które przebywały tam do lat czterdziestych XIX wieku. Po 1919 roku pensjonat otrzymał podwójny numer 45/47 oraz tytuł Fremdenpension – pensjonat turystyczny. W latach dwudziestych XX wieku prowadził go gdański hotelarz Andreas Barsoe. W 1932 roku spółka Jurkiewicz & Meier sprzedała pensjonat innej spółce: Aleksander Rosiński & Angelika Kolesiński. W tym momencie nastąpił podział budynku pensjonatu na część mieszkalną (nr 45), należącą do Kolesińskiej oraz część hotelowo-pensjonatową (nr 47), prowadzoną przez Rosińskiego⁷⁶⁸. Ówczesne reklamy głosiły, że pensjonat ma 27 pokoi wyposażonych w telefony, umywalki z ciepłą i zimną wodą oraz centralne ogrzewanie. Po 1939 roku władze hitlerowskie przekazały cały budynek jako mienie polskie zarządowi miasta. Pod numerem 47 nadal działał, teraz niemieckojęzyczny pensjonat prowadzony przez Marthę i Helmuta Martinich⁷⁶⁹.

Z kolei działający przy Nordstrasse 5 (Powstańców Warszawy) Quo Vadis już na początku XX wieku nazwany został „sopocką kuźnią polskości”. Zyskał to miano dzięki sędziemu Alfonsowi Chmielewskiemu, który kupił obiekt od swojej rodziny w 1904 roku i jako emeryt osiadł w Sopocie. Wcześniej działał jako społecznik, najpierw w Czersku, gdzie poznał swoją pierwszą żonę, potem w Wejherowie i w końcu w Sopocie. W 1909 roku dokupił sąsiedni pensjonat, połączył oba obiekty i w ten sposób stworzył Quo Vadis. W jego progach powstały takie organizacje jak: Towarzystwo Śpiewacze „Lutnia”, Polsko-Katolickie Towarzystwo Ludowe czy Bank Ludowy, który rozpoczął działalność w 1909 roku. W latach 1911–1912 stworzono tam Przedsiębiorstwo Handlowe „Konsum-Kupiec”, Spółdzielnię Ludową „Macierz Kaszubska” wraz z biblioteką i księgarnią, spółkę budowlaną „Strzecha”, Polsko-Katolicki Związek Robotniczy, Towarzystwo Przyjaciół Kaszub i in.⁷⁷⁰. Działalność Chmielewskiego monitorowana była bardzo dokładnie przez władze pruskie. Raportowano do Berlina m.in. o organizowanych przez niego wycieczkach po Pomorzu. W 1918 roku Chmielewski zbankrutował i w tym samym roku wyjechał na stałe do Wejherowa, gdzie zmarł 14 stycznia 1934 roku⁷⁷¹.

Po zakończeniu pierwszej wojny światowej właścicielem Quo Vadis został mistrz rzeźnicki Friedrich Pieper, który części obiektu nadał funkcję mieszkaniową. Drugą część,

⁷⁶⁸ H. Domańska, *Magiczny Sopot...*, s. 75–76.

⁷⁶⁹ D. Tusk, W. Duda, G. Fortuna, Z. Gach, *Dawny Sopot...*, s. 161.

⁷⁷⁰ S. Rafiński, *Alfons Chmielewski i jego sopockie przedsięwzięcie*, „RS 1980–1981”, 1983 nr 5, s. 70–77.

⁷⁷¹ F. Mamuszka, *Bedeker sopocki...*, s. 185.

jako hotel, prowadzili do końca lat dwudziestych XX wieku Amanda i Paul Voll, w latach trzydziestych XX wieku – Wilhelm Ewald, a w latach czterdziestych XX wieku – Olga i Walther Schefflerowie. W 1945 roku cały zespół dawnego pensjonatu Quo Vadis uległ zniszczeniu⁷⁷². Przyjeżdżający do kurortu Polacy wybierali powyższe miejsca, kierując się nie tylko patriotyzmem, ale także upodobaniami kulinarnymi. Menu układane było pod narodowe gusta. Nie każdemu odpowiadały dania z niemieckiej karty. „Zamiast pieczystego, mięso gotowane w sosie, zamiast rosółu mętna woda, a do puchara czarnej kawy naparstek mleka. Wszyscy nasi narzekają, ale twardy prusak nie odstąpi. Niemiec przy tym tyje, bo cały dzień posila się swoim Botlegeters i piwem” – pisał hrabia Stanisław Tarnowski⁷⁷³.

Przez blisko dwadzieścia lat północna granica Sopotu stanowiła jednocześnie granicę państwową między WMG a Rzeczpospolitą Polską. Niemieckojęzyczne Wolne Miasto trafiło w polski obszar celny. Mimo to do miasta przybywały nadal rzesze Niemców. Polacy woleli zaś wypoczywać w leżących na przyznanych młodemu państwu terenach nadmorskich Kaszub. Wkrótce patriotycznym obowiązkiem stał się wypoczynek w polskiej Gdyni. Jednak letnicy odpoczywający nad polskim morzem nie odmawiali sobie przyjemności spędzania przynajmniej jednego dnia w Sopocie czy zwiedzenia Gdańska. W Sopocie wynajmowali mieszkania także Polacy, którzy przybyli do WMG, aby pracować w działających tam agendach polskich. Jednym z nich był np. poeta i literat Stanisław Przybyszewski, pracujący w latach 1920–1924 w biurze tłumaczeń Dyrekcji PKP w Gdańsku. Przybyszewski zamieszkiwał przy ulicy Grosse Unterführung (Podjazd)⁷⁷⁴.

Zgodnie z narodowym obyczajem, Polacy krytycznie odnosili się do innych wczasowiczów, zwłaszcza niemieckiego pochodzenia. „Kobiety płaskie, płowe, kaczonogie, z łapami nałogowych pomywaczek, o figurach rzeźbionych siekierą, z gracją i ruchami fok morskich, w ogóle materiał damski zdalny na kelnerski w trzeciorzędnych browarach. Starsze z nich cerują namiętnie a swobodnie skarpetki mężów, młodsze zjadają lubieżnie a palcami szlagsahne z talerzyków i gapią się sentymentalnie na kąpiących się oficerów” – napisał Adolf Nowaczyński, znany z ciętego języka, polski pisarz, dramaturg, satyryk, poeta, publicysta, eseista, krytyk, działacz polityczny i społeczny⁷⁷⁵. Co naturalne, Nowaczyński miał zupełnie inne zdanie na temat Polaków odwiedzających Sopot na początku XX wieku: „Sezon kąpielowy w Sopotach na cztery lata przed wojną europejską wyjątkowo był gwarny i huczny »ogromnie nasz«, jak mówiło się po sienkiewiczowsku, po prostu polski. (...) Ostseebadowi

⁷⁷² H. Domańska, *Magiczny Sopot...*, s. 77–78.

⁷⁷³ S. Tarnowski, *Z Prus...*, s. 318.

⁷⁷⁴ F. Mamuszka, *Sopot i okolice*, Wydawnictwo Sport i Turystyka, Warszawa 1989, s. 57.

⁷⁷⁵ A. Nowaczyński, *Było nad Bałtykiem – Didaskalia*, „Wiadomości Literackie” („WL”), 1934 nr 13 z dn. 01.04., s. 12–13.

tonu i szyku nadawała Warszawa. Szampana przy stołach stawiała sobie przeważnie polska noblessa. Na kortach tenisowych towarzystwo polskie, a w psich konkursach nagrody brały polskie psiny. Najładniejsze kostiumy kąpielowe – oczywiście warszawianki. Orkiestra dodawała do programu polskie kawałki. Bywało, że i »wieniec polski« z Mazurkiem Dąbrowskiego na końcu”⁷⁷⁶. Według Nowaczyńskiego „warszawianki nie kładły się spać przed północą, a często w większych zawianych grupach oczekiwały i wspaniałego wschodu słońca nad oceanem czarnej kawy, koniaków, likierów bez liku...”⁷⁷⁷.

Przybywanie do kurortów dużej liczby Polaków z innych zaborów z reguły prowadziło do osłabienia restrykcyjnej polityki wobec naszych rodaków, stosowanej wcześniej przez władze pruskie. Wobec napływu Polaków kupujących i płacących Niemcy potulnieli, a złe emocje związane z polską mową łagodził brzęk twardej waluty. W zaborowym Sopocie na witrynach sklepowych i w restauracjach pojawiał się napis „usługa polska”. Subiektami i kelnerami byli przeważnie lokalni Kaszubi, ale nie tylko. W 1882 roku do Sopotu przyjechał i tam się osiedlił dr Jan Żaczek, Kaszuba ze Sławoszyna i przyjaciel Floriana Ceynowy. Ożeniony z gdańszczanką, Niemką wyznania protestanckiego, praktykował w Sopocie balneoterapię u naczelnego lekarza uzdrowiskowego, doktora Benzlera. Zdobył uznanie jako osoba niezwykle serdeczna i pracowita. Zmarł w Sopocie 8 marca 1889 roku, w wieku zaledwie czterdziestu ośmiu lat⁷⁷⁸.

W okresie międzywojennym najbardziej znany wśród Polaków był w Sopocie hotel Eden, prowadzony przez Władysława Karwacza, hotel Polonia, przy Sobieskiego, Kaiser Hof na ulicy Bohaterów Monte Cassino i od 1928 roku hotel Victoria, przekształcony ponownie w Dom Polski, dzięki odkupieniu obiektu przez rodzinę Chołoniewskich. Następnie przeszedł na własność Gminy Polskiej w Sopocie. Szczególnie ważna była możliwość korzystania z sali mogącej pomieścić ponad 600 osób. Na scenie Domu Zdrojowego wystawiano „Halkę” (1926). Dziesięć lat później pojawili się na niej duet Szczepcio i Tońcio, a w 1937 roku sama Loda Halama z zespołem baletowym Feliksa Parnella⁷⁷⁹.

W kasynie grali wszyscy: arystokracja, ziemianie, mieszczenie, letnicy, robotnicy portowi, kolejarze. Przegrywali tam fortunę także celebryci. Magdalena Samozwaniec, o której mówiono, że na nową suknię gotowa była sprzedać obrazy dziadka czy ojca, na podróże – pozbyć się rodowej biżuterii, a to, co zostało, przepuścić w ruletkę właśnie w Sopocie.

⁷⁷⁶ Tenże, *Odkrycie Gdyni*, „WL”, 1934 nr 13 z dn. 01.04., s. 10.

⁷⁷⁷ Tamże, s. 10.

⁷⁷⁸ J. Lipuski, *Doktor Żaczek*, „Pomerania”, 1999 nr 5, s. 11.

⁷⁷⁹ F. Mamuszka, *Sopot – rys...*, s. 58.

Kasyno otaczały luksusowe restauracje i sklepy, które w swojej ofercie proponowały m.in. ekskluzywną czekoladę. W salach gry można było bez problemu mówić po polsku, a przy barze swoje stałe miejsca mieli rezydenci wywiadów, zbierający informacje wśród skłonnych do zwierzeń pod wpływem alkoholu graczy. Sopotkie kasyno słynęło z wielkich wygranych⁷⁸⁰. Dnia 30 lipca 1928 roku warszawski inżynier o nazwisku Gliński wygrał niewyobrażalną kwotę 3,8 miliona przedwojennych złotych. „Przybył tu z Warszawy, inżynier Gliński, zatrudniony w warszawskich, miejskich zakładach elektrycznych. Około godz. 7 wieczorem zasiadł w kasynie do rulety i w przeciągu 6-ciu godzin wygrał blisko 2 miliony guldenów gdańskich. (...) Zarząd kasyna o północy zamknął salony z oświadczeniem, że bank jest rozbity i tem samym stał się niewypłacalny (...). Na drugi dzień po wygranej inż. Gliński ofiarował 100 000 guldenów na biednych miasta Sopot”⁷⁸¹. Warto dodać, że inżynier w chwili wygranej był osobą o stabilnej sytuacji finansowej. W elektrowni pobierał wynagrodzenie w wysokości 1 000 polskich złotych miesięcznie.

Wielkie wygrane były sensacją, przegrane zaś codziennością. O tym, jak niebezpieczne były wówczas gry losowe, świadczył najlepiej wpis zamieszczony w wydany w 1931 roku podręczniku dla kadry Wojska Polskiego, kategorycznie zakazujący bytności w domu gry w Sopotach. Podobne obostrzenia obowiązywały od lat trzydziestych XX wieku polskich urzędników państwowych i samorządowych⁷⁸².

Zakaz pobytu w kasynie nie obejmował np. sportowców biorących udział w najbardziej prestiżowym rajdzie samochodowym, wiodącym w 1930 roku dookoła Polski. „Jedni płukali się w morzu – inni – w kasynie sopockim”⁷⁸³ – podsumowywał w lipcu relacjonujący najbardziej prestiżowe coroczne zmagania automobilistów na terenie Polski dziennikarz, Stanisław Strumph Wojtkiewicz.

⁷⁸⁰ M. Czyńska, *Magdalena Samozwaniec – wysłanniczka piekiel oburza krakowską śmietankę*, www.wysokieobcasy.pl [dostęp: 24.04.2016].

⁷⁸¹ *Inżynier warszawski rozbił bank w Sopocie*, „GGEG”, 1928 nr 174 z dn. 1.08., s. 6.

⁷⁸² Z. Berling, S. M. Próchnicki, S. Kramar, *Oficer – vademecum*, Wydawnictwo Ministerstwo Spraw Wojskowych, Warszawa 1931, s. 30.

⁷⁸³ S. Strumph-Wojtkiewicz, *IX Międzynarodowy...*, s. 22.



Fot. 56. Żeton, karta wstępu i karta gracza z sopockiego kasyna (Sopot, 1922 r.);
 źródło: <https://bid.desa.pl/lots/view/1-21UY43/kolekcja-pamitek-z-kasyna-bilet-wstpu-blankiet-oraz-eton-nominale-50> [dostęp: 08.09.2023].

W 1939 roku Polacy grający w sopockim kasynie byli krytykowani. „W obecnej sytuacji naprężonych stosunków politycznych trzeba uznać po prostu za zbrodnię wobec państwa polskiego wywożenie przez jego obywateli różnymi legalnymi i nielegalnymi sposobami pieniędzy do Gdańska, a ściślej do Sopot, by je tam następnie zostawić w tamtejszej jaskini gry. Przegrywanie pieniędzy przez Polaków w Sopotach, zwłaszcza w obecnej sytuacji, bezwzględnie nie może być tolerowane i ci, którzy przegrywają, powinni ponieść odpowiedzialność” – postulował 9 lipca 1939 roku krakowski „Ilustrowany Kurjer Codzienny”, informując przy okazji, że większość Polaków – stałych graczy, to prominentni mieszkańcy Gdyni⁷⁸⁴.

Polacy grali nie tylko w kasynie, ale także na sopockich kortach. W 1928 roku mistrzyni Polski, Wanda Dubieńska, została na kortach w Sopocie, po raz pierwszy, również mistrzynią WMG. Rok później w kurorcie gościła gwiazda nie tylko polskiego, ale i światowego tenisa, Jadwiga Jędrzejowska⁷⁸⁵. Ostatni wielki turniej tenisowy przed wybuchem wojny odbył się w 1939 roku, już bez udziału Polaków. Polscy zawodnicy startowali w tym czasie w Międzynarodowych Mistrzostwach Polski w Bydgoszczy. Zakończył się okres, gdy Sopot był głównym ośrodkiem tenisowym w basenie Morza Bałtyckiego. Zamiast wielkich, międzynarodowych turniejów w kurorcie rozgrywano zawody okręgowe. W 1943 roku Zoppoter Tennisklub, który wraz z włączeniem Gdańska do Trzeciej

⁷⁸⁴ „Ilustrowany Kurjer Codzienny”, 1939 nr 187 z dn. 09.07., s. 8.

⁷⁸⁵ W. Jans, *Tenis w Sopocie w latach 1897–2012*, W: W. Moska, M. Brodnicki, Z. Tylewska-Ostrowska (red.), *Moda na sport*, t. I, Gdańsk 2013, s. 116–118.

Rzeszy stał się częścią Narodowosocjalistycznego Państwowego Związku na Rzecz Rozwoju Kultury Fizycznej, ostatecznie zakończył działalność. Sopotkie korty opustoszały⁷⁸⁶.

W połowie lat dwudziestych XX wieku nazistowskie bojówki coraz skuteczniej zniechęcały Polaków do korzystania z plaży i pensjonatów. W 1928 roku zakazano przybijania do molo w Sopocie polskim statkom. W 1934 roku, po zwycięstwie partii nazistowskiej, liczba Polaków w Sopocie zaczęła drastycznie spadać. Do Sopotu przyjechało ich tylko 5 784, podczas gdy Niemców 123 422. Dwa lata później nazistowski nadburmistrz Erich Temp jasno określił, że Zoppot czeka tylko na gości niemieckich. W 1938 roku z Sopotu zniknęli także – jak dotąd najlepsi klienci kurortu – Żydzi. W nocy z 12 na 13 października 1938 roku spłonęła tamtejsza synagoga. W Sopocie pozostała niewielka grupa mieszkających tam Polaków, w tym znany z patriotyzmu malarz Marian Mokwa⁷⁸⁷.

4. „Wojenne kąpielisko” po wcieleniu do Trzeciej Rzeszy (1939–1945)

Ostatni przedwojenni turyści, spacerujący po plaży, parku i okolicznych lasach, byli świadkami wojennych przygotowań, odbywających się przy granicy z Polską. Kopano ziemne umocnienia, wzmocniono granicę, a na plaży pojawiły się zasieki. Na granicy polsko-gdańskiej stanęli naprzeciw siebie polscy żołnierze 2. Morskiego Pułku Strzelców i 1. Pułku gdańskiej Landespolizei⁷⁸⁸.

Przygotowania do wojny objęły także Kasino Hotel, w którym – obok przebudowy południowego skrzydła hotelu – kompletowano także wyposażenie apteczne na wypadek ataku artyleryjskiego lub lotniczego. W piśmie z 26 sierpnia 1939 roku poinformowano, że „za kilka dni obiekt przestanie świadczyć usługi, przez co personel hotelowy zatrudniony przez magistrat zostanie oddany do dyspozycji obrony hotelu”. Na bazie wcześniej utworzonych planów stworzono pięcioosobowe zespoły, które oddelegowano do obrony przeciwlotniczej budynku. Utworzono dwa schrony – dla obsługi i gości. Pismo pośrednio pokazało, że w magistracie działała już specjalna komórka, która nadzorowała budowę i wyposażanie schronów i ukryć przeciwlotniczych na terenie miasta Sopotu⁷⁸⁹.

⁷⁸⁶ M. Dzidowski, *Zarys życia...*, s. 16.

⁷⁸⁷ R. T. Bławat, *Stolem z Morza i Kaszub – życie i twórczość Mariana Mokwy (1889–1997)*, Wydawnictwo Bernardinum, Pelplin 2017, s. 179.

⁷⁸⁸ P. Semków (red.), *Dzieje Sopotu...*, s. 20.

⁷⁸⁹ ZWA, *Pismo do Stadtfinanzamt Steuerabteilung (Luftschutzabteilung) od Freistadt Gemeinde Verband GmbH*, z dn. 26.08.1939.

Dnia 1 września 1939 roku Sopot stał się jednym z miast Trzeciej Rzeszy. Był też miastem frontowym. Wprowadzono reglamentację produktów. Rozpoczęły się aresztowania miejscowej Polonii i Kaszubów. Dnia 11 października zainicjowano ich akcję wysiedleńczą. Pozostawione przez Polaków mieszkania były atrakcyjnymi nieruchomościami, które przeznaczono dla niemieckich osadników. Zorganizowane wysiedlenia miały miejsce już w 1940 roku. W styczniu tego roku, po czterdziestu sześciu latach wydawania, zniknęła „Zoppoter Zeitung”. Jej miejsce zajęły „Der Danziger Vorposten” i „Danziger Neueste Nachrichten”, które jednak bardziej koncentrowały się na zagadnieniach całego okręgu niż tylko kurortu⁷⁹⁰.

Mimo trwającej wojny do Sopotu cały czas przybywali turyści. Organizowane były rozgrywki w piłkę nożną, odbywały się turnieje lekkoatletyczne, a na hipodromie nadal – do 1943 roku – urządzano wyścigi konne. W Waldoper do 1942 roku odbywały się koncerty wagnerowskie. W 1941 roku sopocka książka teleadresowa nadal reklamowała letni pokaz mody, regaty żeglarskie, turniej tenisowy, zawody jeździeckie, spektakle w Operze Leśnej oraz festyn dla dzieci. Sezon rozpoczynał się 3 maja, a kończył 14 września. Tylko liczba turystów była już zupełnie inna. W 1940 roku do kurortu przybyło 19 517, a w 1941 roku – 23 393 gości⁷⁹¹.

W 1941 roku sensacją – nie tylko sopocką, ale także w wymiarze całego okręgu Gdańsk-Prusy Zachodnie – było pojawienie się na molo w Sopocie ekipy słynnego berlińskiego studia filmowego UFA, nagrywającej tam sceny do antybrytyjskiej superprodukcji „Titanic”, w reżyserii początkowo Herberta Selpina, a potem Wenera Klingera. Produkcja powstawała na zamówienie. Główną rolę otrzymała Sybille Schmitz, jedna z czołowych aktorek kina Trzeciej Rzeszy. Film miał być pierwotnie realizowany w Hamburgu, ale zniszczenia miasta po nalotach sprawiły, że zdjęcia przeniesiono do Sopotu i okupowanej Gdyni⁷⁹².

Dnia 31 grudnia 1939 roku nastąpiło symboliczne rozwiązanie dotychczasowej rady miejskiej, ponieważ od 1 stycznia 1940 roku zaczęła obowiązywać niemiecka ustawa gminna. Z 28 członków rady pozostało tylko 18. W 1942 roku rada zmniejszyła się do 15 członków. W 1941 roku z urzędu nadburmistrza Sopotu odszedł, piastujący tę funkcję od 1936 roku, gorliwy nazista Erich Temp. Do końca 1941 roku dokumenty podpisywał jego zastępca, Gerhard Koss, a od 1942 roku komisaryczny nadburmistrz o nazwisku Schrödter. W okresie

⁷⁹⁰ P. Semków (red.), *Dzieje Sopotu...*, s. 84–85.

⁷⁹¹ Tamże, s. 90–94.

⁷⁹² K. Fryc-Hyży, *Filmowy spacerownik po Trójmieście*, Wydawnictwo Agora S.A., Gdańsk 2009, s. 130.

od listopada do lutego 1945 roku większość dokumentów, w zastępstwie burmistrzów, podpisywał komisaryczny nadburmistrz Wolfgang Ludwig von Tubien⁷⁹³.

Jesienią 1940 roku w Sopocie powstał pierwszy obóz pracy. Wiosną 1941 roku przystąpiono do budowy nowego obozu, dokąd przeniesiono więźniów. Od tego czasu do kurortu napływały transporty z robotnikami pochodzącymi z Rosji, Białorusi, Ukrainy, a także jeńcami wojennymi – Brytyjczykami, Francuzami, Włochami. Jeńców rozlokowano w barakach przy miejskiej gazowni. Więźniowie i jeńcy pracowali w miejskich młynach, remontowali i budowali drogi, pracowali w ogrodnictwie i zajmowali się utrzymaniem miasta. W 1945 roku przygotowywali także kurort na wypadek ewentualnej obrony⁷⁹⁴.

Jednym z pierwszych oficjeli, który przybył na krótki pobyt do Sopotu, był sam Adolf Hitler. Przyjechał do kurortu 19 września 1939 roku o godzinie 13.30. Führer zatrzymał się w Kasino Hotel, który stał się w czasie wojny miejscem pobytu najwyższej rangi dygnitarzy NSDAP, nadzorujących dalszy przebieg wojny z Polską. Hitler wyjeżdżał stąd dwukrotnie na przedpola broniącej się Warszawy. W Sopocie towarzyszyli mu Martin Bormann, Wilhelm Keitel, Hans Lammers, Joachim von Ribbentrop oraz Erwin Rommel. Dnia 28 września przybył do Grand Hotelu także Hermann Göring. Kurortowe bytności nazistowskich notabli w Sopocie przyniosły wydarzenia, które wpisały się w mroczną historię drugiej wojny światowej. To właśnie tam, 20 lub 21 września 1939 roku, Hitler podpisał rozkaz pozwalający na mordowanie psychicznie chorych. Tam zamieszkał 20 listopada 1941 roku Reichsführer SS Heinrich Himmler, aby dwa dni później pojechać na wizytację obozu Stutthof. Efektem tej wizyty było przekształcenie obozu, podległego dotąd gdańskiej policji, w obóz koncentracyjny⁷⁹⁵.

W listopadzie 1939 roku sopocki magistrat zlecił firmie Eduarda Ramma z Danzig Langgarten 21 wybudowanie systemu wentylacji pomieszczeń przeznaczonych na ukrycia przeciwlotnicze w Kasino Hotel. Zlecenie opiewało na kwotę 943 RM⁷⁹⁶. W dokumentacji budowy wentylacji, która ze względu na problemy techniczne trwała od 1939 do 1941 roku, zawarty został ciekawy wątek związany z „wielką historią drugiej wojny światowej”. W piśmie z 26 maja 1941 roku przedstawiciel magistratu zauważył, że: „Układ wentylacji spełnia swój cel jedynie wtedy, gdy można go używać w trakcie wojny, jednakże na dzień dzisiejszy istnieje uzasadniona nadzieja, że w ciągu najbliższych siedmiu do ośmiu miesięcy zakończą się działania wojenne i wentylacja tych pomieszczeń nie będzie już więcej

⁷⁹³ Tamże, s. 113.

⁷⁹⁴ P. Semków (red), *Dzieje Sopotu...*, s. 81.

⁷⁹⁵ M. Owsiański, *Dwie godziny w listopadzie. Wizyta Heinricha Himmlera w obozie Stutthof 23 listopada 1941. Geneza przebieg konsekwencje*, Muzeum Stutthof, Sztutowo 2020, s. 15.

⁷⁹⁶ ZWA, *Pismo magistratu miasta Sopotu*, z dn. 17.05.1941.

potrzebna”⁷⁹⁷. To oznaczało, że w Sopocie zdawano sobie sprawę, że wkrótce miał nastąpić atak na ZSRR, który planowano – podobnie jak dotąd inne kampanie – zakończyć szybko i zwycięsko.

Na osobisty rozkaz Alberta Forstera w latach 1940–1941 rozbudowano i dostosowano do standardów wojskowych hotelową łącznicę telefoniczną. Wykonawcą była firma Siemens und Halske Technisches Buro przy Am Olivaer Tor 1⁷⁹⁸. W 1941 roku Kasino Hotel nawiązał współpracę z firmą Meister Raume Gessellschaft für repräsentative Wohnkultur mbH, zamawiając od niej coraz większe ilości najwyższej jakości materiałów i elementów dekoracyjnych, takich jak dywany, obicia, zasłony⁷⁹⁹. Z dokumentów wynikało, że 1 sierpnia 1941 roku tej samej firmie potwierdzono zlecenie na urządzenie reprezentacyjnych pomieszczeń dla samego Adolfa Hitlera. W specyfikacji pojawiły się m.in. dokładnie opisane pojedyncze meble. Przykładem, jak bardzo nie szczędzono pieniędzy, było lustro o wymiarach 4,5×4,5 m za 9 000 marek⁸⁰⁰.

Jednym z ostatnich gości Kasino Hotel był rezydujący tam latem 1944 roku, generał SS Erich von dem Bach-Zelewski, który łączył funkcję odpowiedzialnego za budowę umocnień wokół Trójmiasta oraz likwidatora powstania warszawskiego. Jesienią 1944 obiekt zamieniony został na Wojskowy Szpital Ewakuacyjny nr 6⁸⁰¹. W 1945 roku walki prowadzone na przedpolach miasta sprawiły, że na szpitala polowe zamieniano kolejne budynki, m.in. szkoły czy hotel Eden. Rankiem furmankami wywożono na cmentarz ewangelicki zwłoki zmarłych żołnierzy, których chowano w zbiorowej mogile⁸⁰². Zapewniał się także coraz bardziej szpital polowy w Grand Hotelu. Jak wspominała Ewa Bromm, pracująca w nim jako pielęgniarka: „Najciężej rannych wywieziono pociągami. Ci, którzy mogli chodzić, byli co rano przeglądani, zmieniano im opatrunki i uzbrajano w panzerfausty. W cieniu parków maszerowali w kierunku Gdyni, gdzie na wzgórzach znajdowały się stanowiska nieprzyjaciela. Dnia 21 marca lazaret został ewakuowany drogą morską z Gdyni”⁸⁰³.

⁷⁹⁷ ZWA, *Korespondencja miasta Sopot z firmą Eduard J. Ramm z Danzig Langgarten 21*, z dn. 26.05.1941.

⁷⁹⁸ ZWA, *Korespondencja miasta Sopot z firmą Siemens und Halske Technisches Buro przy Am Olivaer Tor 1*, z lat 1940–1941.

⁷⁹⁹ ZWA, *Pismo ofertowe firmy Meister Raume Gessellschaft für repräsentative Wohnkultur GmbH*, z dn. 17.07.1941.

⁸⁰⁰ ZWA, *Pismo ofertowe ze specyfikacją firmy Meister Raume Gessellschaft für repräsentative Wohnkultur mbH*, z dn. 28.02.1942.

⁸⁰¹ F. Dwertmann, *Danzig – Gdańsk 1944. Gespräche nach 50 Jahren*, Wydawnictwo Marpress, Gdańsk 1994, s. 289–295.

⁸⁰² T. Kot, *Sopot w ogniu – Marzec 1945 roku w kurorcie*, www.historia.trojmiasto.pl [dostęp: 01.08.2017].

⁸⁰³ *Danziger Erinnerung nach 50 Jahren, 1945. Gdańskie wspomnienia po 50 latach o roku 1945*, Wydawnictwo Marpress, Gdańsk 1997, s. 173–175.

Dnia 21 marca 1945 roku władze Okręgu Gdańsk wydały rozkaz ewakuacji Sopotu. Uchodźcom rozkazano zgromadzić się na molo, do którego przybiły kutry i niewielkie łodzie. Te przewoziły ich na Hel⁸⁰⁴. Następnego dnia oddziały 7. Armii pod dowództwem gen. Popowa i 49. Armii pod dowództwem gen. Griszina, wspierane czołgami 3. Gwardyjskiego Korpusu Pancernego, przełamały opór niemiecki między Sopotem a Orłowem. Po zaciętych walkach zdobyły Wielki Kack i rozpoczęły ostrzał sił broniących się na zachód od Sopotu. Dnia 23 marca pierwsze oddziały sowieckie wkroczyły na teren miasta⁸⁰⁵.

Zniszczeniu uległ Kurhaus z kasynem, hotele Werminghoff i Metropol oraz około 10% ścisłej zabudowy miasta. Na porożach lejami po bombardowaniu kortach tenisowych stacjonowali sowieccy żołnierze. W stajniach i na ulicach przyległych do hipodromu leżało ponad 200 zwłok sportowych koni. Dnia 30 marca do miasta przybyła 16-osobowa, polska grupa operacyjna⁸⁰⁶. Zakończył się wojenny okres funkcjonowania kąpieliska, najgorszy w całej historii miasta schyłku XIX i pierwszej połowy XX wieku. Ocalała infrastruktura oraz wypracowana przez pół wieku marka miejsca sprawiły, że po zmianach administracyjnych, ustrojowych i narodowościowych Sopot utrzymał charakter uzdrowiska. Choć już nie jako światowej sławy „Weltbad”.

⁸⁰⁴ M. Żakiewicz, *Gdańsk 1945...*, s. 47.

⁸⁰⁵ E. Kosiarz, *Wyzwolenie Polski...*, s. 208.

⁸⁰⁶ W. Fułek, R. Sizing-Wojnarowski, *Kurort w Cieniu PRL-u, Sopot 1945–1989*, Wydawnictwo L&L, Gdańsk 2007, s. 20.

ZAKOŃCZENIE

Celem niniejszej rozprawy było dokonanie analizy procesu powstania i rozwoju zagospodarowania służącego turystyce, szeroko pojętej rekreacji oraz podejmowaniu aktywności sportowej, na tle społecznych i politycznych uwarunkowań okresu pruskiego i drugiego WMG, a także po inkorporacji terenów Gdańska i Sopotu do Trzeciej Rzeszy we wrześniu 1939 roku, aż do zakończenia drugiej wojny światowej w 1945 roku. Celem dodatkowym była ocena jego wpływu na skalę i formy aktywnego wypoczynku mieszkańców, a także osób odwiedzających te miejscowości we wskazanej perspektywie czasowej, na podstawie zachowanych materiałów archiwalnych, źródeł drukowanych, sprawozdań, relacji oraz dostępnej literatury.

Początki rozwoju infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej przypadły na schyłek przynależności Gdańska do Korony, okres pierwszego panowania pruskiego i czas napoleońskiego WMG (1807–1814). Pierwszą miejscowością, do której przybywano, aby uprawiać aktywności o charakterze turystycznym, rekreacyjnym czy sportowym, choć na tym etapie trudno jeszcze mówić o rozwoju towarzyszącej im infrastruktury, był Sopot. Dowodem na to było to, że już w 1734 roku, w wyżej położonej części miejscowości, funkcjonowały służące odpoczynkowi właścicieli, letnie dworki i rezydencje. Działała też karczma. O ile jednak górny taras ówczesnej wsi, aż do charakterystycznego uskoku, będącego jeszcze w średniowieczu, nadmorskim klifem, umożliwiał budowę obiektów służących pierwszym formom rekreacji i wypoczynkowi, o tyle w dolnej, nadmorskiej części, składającej się z torfowisk i podmokłych łąk, było to mocno utrudnione. Pierwsze przybrzeżne urządzenia, o charakterze turystycznym, rekreacyjnym czy sportowym, powstały na przełomie XVIII i XIX wieku, za sprawą Bjorna Sorena we wsi Stogi. Sprawujący funkcję inspektora obrony wybrzeża, Soren rozpoczął proces zasadzania roślin i drzew na wydmach, aby zapobiec ich degradacji. Przy okazji zagospodarował też brzegi dawnego zbiornika zalewowego, tzw. „Pustego Stawu”: uporządkował teren, urządził na zachodnim brzegu przystań dla łodzi oraz wybudował gospodę, umożliwiając w ten sposób spędzanie tam wolnego czasu. Sprowadził też pierwszy w tym rejonie Bałtyku, wóz kąpielowy. O kąpielisku w nowoczesnym – ówczesnie – pojęciu, tożsamym infrastrukturalnie na przykład z pierwszym takim założeniem nad Bałtykiem – Bad Doberan, można jednak mówić dopiero w kontekście Brzeźna, gdzie w 1803 roku powstał zakład kąpeli ciepłych, którego twórcą był miejscowy właściciel ziemski, zarazem urzędnik Gotthilf Friedrich Dallmer. Zakład dysponował 14 izbami gościnnymi. Aby uprościć dotarcie do założonego przez siebie kompleksu, utrzymywał też własną komunikację powozową z Gdańskiem. Sześć lat później, z inicjatywy gubernatora

francuskiego w Gdańsku, generała Jean Rappa i dr Jeana-Georges'a Haffnera, zbudowano w Brzeźnie nowoczesny dom kuracyjny. Jego inwestorem było Miasto Gdańsk, co było pierwszym przykładem bezpośredniego zaangażowania lokalnych władz w rozwój infrastruktury o charakterze turystycznym lub rekreacyjnym na wybrzeżu zatoki Gdańskiej.

Zdawałoby się, że klęska Napoleona Bonaparte, którego sojusznikiem był Gdańsk i ponowne przejście Gdańska i okolic pod władanie pruskie i powołanie Rejencji Gdańskiej, co miało miejsce w 1816 roku, spowolni procesy modernizacji i rozbudowy infrastruktury turystycznej rekreacyjnej i sportowej. Jej rozbudowa nadążała jednak za inwestycjami realizowanymi na innych obszarach południowego Bałtyku, na przykład w Bad Doberan, czy Kołobrzegu. Dom kuracyjny, którego właścicielem był Friedrich Blatau, otwarto także w Brzeźnie w 1820 roku, a więc już w okresie panowania pruskiego. Kąpielisko było nieustannie modernizowane, aby nadążyć za światowymi trendami. Kolejne rozbudowy infrastruktury kuracyjnej miały tam miejsce w latach: 1833 i 1840–1842. Od lat czterdziestych XIX wieku Brzeźno stało się ulubionym kąpieliskiem gdańszczan. Ważną inwestycją infrastrukturalną, która wzbogacała ofertę kuracyjną Brzeźna, podnosząc jego prestiż, był zaimprovizowany tor wyścigów konnych, urządzony na terenie przylegającej do kurortu Zaspy. Tak powstał, już w pierwszej połowie XIX wieku kameralny, lecz nowoczesny na swoje czasy kompleks, spełniający funkcje turystyczną, rekreacyjną, a także wypoczynkową.

Upowszechnianie się mody na kąpiele oraz rekreację i wypoczynek na świeżym powietrzu, sprawiły, że kilka lat po ponownym trafieniu pod panowanie pruskie, zmieniać się zaczął także Sopot. W 1819 roku na suchym wyniesieniu wokół mokradeł, w bezpośrednim sąsiedztwie plaży, Carolus Christofus Wegner, lokalny właściciel ziemski, zbudował dużą drewnianą szopę z przeznaczeniem na przebieralnię. Nieopodal postawił niewielki budynek o konstrukcji szkieletowej, w którym umieścił kocioł do podgrzewania morskiej wody i dwie drewniane wanny. Był to pierwszy sopocki zakład kąpielowy. Komunikację z Sopotem znacznie ułatwiła budowa drogi bitej z Gdańska, przez Oliwę, Sopot, aż do Wejherowa. Nowy szlak komunikacyjny skrócił podróż z Gdańska do Sopotu, zwiększając jego atrakcyjność. Nie trzeba było długo czekać, a w 1823 roku wspomniany już w kontekście Brzeźna, dr Jean-Georges Haffner, tym razem prywatnie, przystąpił tu do realizacji swojego kolejnego projektu o charakterze rekreacyjno-wypoczynkowym. W efekcie, po siedmiu latach Sopot dysponował rozbudowaną infrastrukturą rekreacyjno-kąpielową stając się konkurencją dla wsi letniskowej Brzeźno. Lokalna i europejska konkurencja, oraz coraz szybszy przepływ informacji, sprawiał, że korzystający z kąpielisk oczekiwali innowacji. W 1837 roku rozbudowano sopocki Dom Zdrojowy, sześć lat później kilkadziesiąt metrów na północ

przesunięto zakład kąpielowy i wybudowano teatr, zwiększono liczbę przebierańni i wydłużano wychodzący w morze pomost spacerowy. Wyposażono go dodatkowo w ławki i łodzie spacerowe. Oznaczało to kolejny, poważny etap modernizacji i rozwoju infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej – i co się z tym wiązało – szansę na zwiększenie liczby letników.

Oceniając rozwój nadmorskiej infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej w okolicach Gdańska i Sopotu w pierwszej jej fazie, czyli przed 1871 rokiem, należy wspomnieć także o Westerplatte. W 1829 roku inżynier budowy okrętów, Martin David Krüger kupił tam 16 działek i otworzył restaurację ze skromnym zakładem kąpielowym. Rozwój tego terenu jako destynacji sprzyjającej wypoczynkowi i aktywności fizycznej, rozpoczął się w latach 1845–1847, kiedy wyspę połączono groblą z terenami dawnej Ost Plaate, przekształcając ją w ten sposób w półwysep. Usypanie grobli wpłynęło na zintensyfikowanie ruchu o charakterze turystycznym, co przyspieszyło procesy inwestycyjne. Gdańszczanie zaczęli stawiać pensjonaty i całoroczne wille mieszkalne. W latach sześćdziesiątych XIX wieku Westerplatte, posiadające park, gospodę i dwa kompleksy łazienek, było traktowane przede wszystkim, jako miejsce krótkotrwałego, jednodniowego wypoczynku, którego zaletą była niewielka odległość od centrum Gdańska oraz możliwość dostania się tam nie tylko łodem, ale także bezpiecznie – Wisłą. Minusem zaś było coraz bardziej uciążliwe sąsiedztwo portu i wysoce uprzemysłowionego Nowego Portu.

Nadmorskie tereny wypoczynkowe uzupełniał wielkomięjską ofertą o charakterze turystyki kulturowej, Gdańsk. Już od czasów nowożytnych Gdańsk był destynacją turystyczno-kulturową. Zamknięcie miasta nowożytnymi wałami i późna defortyfikacja sprawiły, że w XIX wieku pierwotny – średniowieczny układ Głównego Miasta oraz Starego Miasta i Starego Przedmieścia, nie uległ charakterystycznej dla miast zachodnioeuropejskich przemianie w nowoczesne miasto przemysłowe. To co było problemem dla mieszkańców okazało się być bardzo atrakcyjne dla przyjezdnych. Szybka urbanizacja uwolnionych terenów sprawiła jednak, że w centrum nie powstały nowe tereny zielone, choćby na wzór krakowskich plant.

Turyści przybywający do Gdańska do lat siedemdziesiątych XIX wieku zatrzymywali się w gospodach, a także kilku hotelach o niskim lub średnim standardzie, skupionych wewnątrz wałów. W mieście nie brakowało za to dobrej klasy restauracji, których specjalnością były śniadania, a także cukierni i kawiarni oraz miejsc dedykowanych rozrywkom intelektualnym, takich jak galerie obrazów, biblioteki, czy księgarnie, skierowane do lepiej sytuowanych i wykształconych przyjezdnych. Wypoczynek połączony z aktywnością fizyczną zapewniały miejskie zakłady kąpielowe, ujeżdżalnia, a latem dodatkowo odkryte kąpielisko w miejskiej fosie. Formą aktywności fizycznej było

z pewnością uczestnictwo w otwartych balach regularnie urządzanych przez stowarzyszenia i organizacje działające na terenie miasta. Rekreacji na świeżym powietrzu służyły także zadrzewione aleje spacerowe i popularne parki, położone na Oruni, w Kuźniczkach oraz największy, będący sam w sobie miejscem wycieczek, park poklasztorny w Oliwie.

Już w pierwszym okresie rozwoju Gdańska, Sopotu i okolicznych miejscowości jako destynacji wypoczynkowych, widać było ich wyraźny związek z rozwojem transportu. Pierwotna infrastruktura, odpowiadająca niewielkiej penetracji przez przyjezdnych to czas, kiedy zarówno do Gdańska, jak i w jego najbliższe okolice docierano żaglowym statkiem morskim, statkiem wiślanym, wierzchem, albo zaprzęgiem konnym. Okres szybkiej rozbudowy i wzrastającej liczby osób, poszukujących miejsc dogodnych do uprawiania aktywności o charakterze turystycznym, rekreacyjnym i sportowym, nastąpił po pojawieniu się na wybrzeżu pierwszych jednostek morskich parowych (1827) i po uruchomieniu dziesięć lat później regularnych parowych połączeń żeglugowych – zarówno zamorskich, jak łączących Gdańsk z miejscowościami, położonymi w górnym biegu Wisły (1840). Ten sam proces następował jako efekt powstawania coraz większej liczby wewnętrznych połączeń wodnych, w których wykorzystywano technikę parową, łączących Gdańsk z najbliższą okolicą. Zintensyfikowaniu przyjazdów sprzyjał także realizowany konsekwentnie od lat dwudziestych XIX wieku przez rząd pruski i zarząd prowincji, program modernizacji i rozbudowy dróg, który pozwolił na rozwój transportu lądowego. W 1842 roku na drogi wyjechały budowane w Gdańsku „żurnaliery”, czyli mieszczące 20 osób, duże powozy, zapewniające regularną komunikację z wypoczynkowym Sopotem. Podobnie – w efekcie konsekwentnego rozwoju pruskich połączeń kolejowych – 19 lipca 1852 roku do Gdańska wjechał pierwszy pociąg. Połączenie wybrzeża Zatoki Gdańskiej koleją z pozostałym obszarem państwa pruskiego, a pośrednio – w związku z systematycznym zagęszczaniem sieci kolejowej – z całą centralną i zachodnią Europą. W ten sposób otwarty został dostęp do miasta dla przybyszów z Niemiec, Austrii, a dziesięć lat później, po wybudowaniu kolei warszawsko–bydgoskiej, także dla przyjezdnych z Królestwa Polskiego. Reasumując, zagospodarowanie turystyczne na omawianym obszarze przed 1871 rokiem było zbliżone do głównych ośrodków o podobnym charakterze znajdujących się na południowym wybrzeżu Bałtyku, a jego rozwój cechował się takim samym tempem, co jemu podobnych.

Modernizacja dróg i gościńców, rozwój transportu wodnego i przede wszystkim kolejowego, czyli procesy, które rozpoczęły się w latach dwudziestych XIX wieku i intensyfikowały się do wybuchu pierwszej wojny światowej, w tym szczególnie w latach 1871–1914, otworzyły Gdańsk, Sopot i okoliczne nadmorskie miejscowości, także dla osób zamieszkujących miejsca oddalone od kilkunastu do nawet 200 km od Zatoki Gdańskiej.

Rosnąca dostępność komunikacyjna sprawiła, że w wakacje na dłuższy lub niedzielny wypoczynek, przybywali w okolice Gdańska i Sopotu nie tylko zamożni, ale także coraz więcej niżej finansowo sytuowanych osób szukających okazji do wypoczynku i rekreacji, przede wszystkim z dalszych rejonów rejencji gdańskiej, rejencji kwidzyńskiej, czy ziemi chełmińskiej. Do nich skierowana była oferta tańszych kąpielisk, takich jak Brzeźno, Stogi, Wisłoujście, czy – częściowo – Jelitkowo.

Rozbudowa infrastruktury w kierunku turystyki, rekreacji i sportu, spowodowała w naturalny sposób zmianę profilu przyjezdnego, przybywającego nad Zatokę Gdańską. Początkowo – na przełomie XVIII i XIX wieku zwiedzanie łączono z pracą lub interesami. Po 1820 roku widać wyraźnie wzrost liczby osób, przybywających w rejon Zatoki Gdańskiej wyłącznie w celach wypoczynkowych. O ile zamożniejsze grupy społeczne, czyli kupcy, inteligencja, fabrykanci i posiadacze ziemscy, zwiedzali zabytki, spacerowali po parkach, stołowali się w restauracjach, uprawiali jazdę konną i korzystali z kąpiei, o tyle mniej zamożni spędzali czas głównie na plaży, często zahaczając też o targi, na których dokonywali drobnych zakupów na powrotną drogę. Trend ten trwał w niezmienionej formie do wybuchu drugiej wojny światowej, pokazując jak długo utrzymywała się różnica w dostępie do wielu form rekreacji i spędzania czasu w miejscowościach o charakterze turystycznym i rekreacyjnym.

Jeszcze w pierwszych dziesięcioleciach XIX wieku turystyka była zjawiskiem elitarnym. Rozbudowa przemysłu i technik uprawiania ziemi, co przyniosło gwałtowne podniesienie poziomu życia społeczeństw europejskich, powstanie klasy średniej oraz rozpowszechnienie i unowocześnienie środków transportu, przede wszystkim kolei, sprawiło, że z aktywnych form spędzania czasu wolnego mogli korzystać nie tylko najbogatsi i szlachetnie urodzeni. Wzrost popularności podróży do destynacji wypoczynkowych w celach turystycznych, rekreacyjnych i sportowych, był związany z coraz bardziej powszechną świadomością znaczenia czynnego wypoczynku i sprawności fizycznej dla zdrowia poszczególnych jednostek. Z punktu widzenia obszaru Zatoki Gdańskiej istotne były czynniki polityczne, takie jak zjednoczenie Niemiec pod berłem Prus, oraz gospodarcze. Od połowy XIX wieku do 1914 roku nie notowano już klęsk głodu, płaca realna w Prusach podwoiła się, a poziom życia klasy średniej i lepiej zarabiających robotników wzrósł na tyle, że po zapewnieniu podstawowych potrzeb, mogli oni pozwolić sobie na rozrywki i atrakcyjne zagospodarowanie czasu wolnego. Spadły też ceny żywności.

XIX wiek to także przełomowe postępy w zakresie medycyny, co sprawiło, że wydłużeniu uległ średni czas życia oraz jego komfort. Zjednoczenie Niemiec w 1871 roku jeszcze bardziej zintensyfikowało industrializację zarówno Prus, jak i całych Niemiec.

W 1900 roku niemiecka wielkość produkcji stali przewyższyła produkcję tego surowca w Wielkiej Brytanii. Niemcy były europejskim potentatem w przemyśle elektrycznym i chemicznym. Dysponowały też jedną z największych flot handlowych na świecie, w tym rozbudowaną flotą pasażerską. To wszystko, w połączeniu z wykształcaniem się w Europie modelu wielkomiejskiego kurortu, zintensyfikowało rozwój infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej Gdańska, Sopotu i okolicznych miejscowości, zwłaszcza w okresie 1871–1920.

Zmiany geopolityczne po pierwszej wojnie światowej doprowadziły do powstania Drugiego WMG. Wobec naturalnego obszarowo ograniczenia potencjału gospodarczego tego niewielkiego bytu quasi – państwowego, turystyka, rekreacja i sport stały się ważną dziedziną gospodarki Wolnego Miasta. To determinowało dalszy rozwój infrastruktury im dedykowanej. Przejęcie władzy przez gdańskie NSDAP, co było związane z rozszerzeniem się na teren drugiego WMG, działalności organizacji KdF, zajmującej się aranżowaniem masowych imprez turystycznych i sportowych, dało impuls do modernizacji obiektów sportowych oraz budowy sieci schronisk młodzieżowych.

Wybuch drugiej wojny światowej zahamował zarówno ruch turystyczny, jak i inwestycje. Praktycznie przestała działać organizacja KdF. Potrzeby wojny sprawiły też, że część obiektów przeznaczonych do obsługi przyjezdnych zmieniło swoje przeznaczenie, często ulegając militaryzacji. Walki w rejonie Zatoki Gdańskiej wiosną 1945 roku, sprawiły zaś, że wiele z nich, zostało zniszczonych. W kwestii najważniejszych obiektów, o znaczeniu turystyczno-rekreacyjno-sportowym Gdańska i Sopotu do 1945 roku oraz sposobu ich wykorzystania, warto zauważyć, że świadomość praktycznego, w tym przede wszystkim komercyjnego wykorzystania potencjału turystyczno-rekreacyjno-wypoczynkowego, a z czasem także sportowego, Gdańska, Sopotu i okolicznych miejscowości, pojawiła się wśród mieszkańców tego rejonu już na przełomie XVIII i XIX wieku. Dowodem na to były pierwsze inwestycje infrastrukturalne, w nadmorskich terenach wsi Stogi oraz Brzeźno, a następnie w Sopocie, oraz poważne inwestycje w spełniające rolę rekreacyjno-wypoczynkową, tereny zielone. Przykładem może być popularny na całym Pomorzu Park Oliwski, czy odbudowa po 1814 roku przez Fryderyka Hoene, Parku Oruńskiego. W ramach dalszego, z każdym dziesięcioleciem coraz bardziej dynamicznego, procesu rozbudowy infrastruktury w Gdańsku, Sopocie i okolicznych miejscowościach, zbudowano wiele obiektów, które rychło po swoim powstaniu zaczęły odgrywać ważną rolę w rozwoju tych miejscowości jako destynacji turystycznych, rekreacyjnych i sportowych. W Gdańsku były to: Dom Strzelecki przy ul. 3-go maja, stadiony na Dolnym Mieście i we Wrzeszczu, lotnisko na Zaspie, Sporthalle we Wrzeszczu oraz kino UFA Palast; w Sopocie – molo, kasyno, Kasino

Hotel, hotel Werminghoff, Opera Leśna, Łazienki Południowe, tor wyścigów konnych oraz pawilon sztuki. W Oliwie i Jelitkowie były to: nadmorska zabudowa kuracyjna, ścieżki spacerowe, skocznia, modernizowany park, a w Brzeźnie – kurhaus, moło i Hala Brzegowa oraz łazienki. Wychodzące w morze pomosty w Sopocie, Brzeźnie, Jelitkowie, służyły nie tylko spacerom czy gimnastyce, ale stały się przystanią do statków regularnej żeglugi pasażerskiej oraz jachtów i miejscem rozgrywania zawodów pływackich, żeglarskich i kajakowych. Stadiony i hale sportowe pozwoliły na organizowanie dużych zawodów w bardzo różnych dyscyplinach sportu. Tor wyścigów konnych w Sopocie stał się zaś jednym z największych obiektów tego typu w środkowej i północnej części Europy. Lotnisko na Zaspie było areną zawodów w pilotażu samolotowym i baloniarstwie; Dom Strzelecki w Gdańsku – miejscem integrującym środowiska sportowe z całego północnego obszaru prowincji Prusy Zachodnie, a potem WMG. Ponadto, w budynku strzelnicy, największych hotelach, na stadionach czy w Sport Halle, regularnie odbywały się międzynarodowe kongresy, spotkania i wiele innych imprez o ponadregionalnym charakterze, które w znaczący sposób wpływały na popularyzację miejscowości jako destynacji turystyki przyjazdowej o charakterze kulturowym, rekreacyjnym i sportowym. Co ważne, oprócz tego, że każdy element infrastruktury miał swoje określone przeznaczenie, kontekstem funkcjonalno-użytkowym musiał wpisywać się w charakter obszaru, na którym został posadowiony. Inny kontekst cechował Sopot, Brzeźno, czy Stogi.

Od połowy XIX wieku, zauważalny był rosnący udział samorządu w animowaniu rozwoju infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej. Niezwykle istotnym czynnikiem, warunkującym rozwój infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej, były związki i stowarzyszenia: towarzystwa upiększania miejscowości, towarzystwa naukowe, organizacje charytatywne i narodowe, a przede wszystkim związki o charakterze turystycznym i sportowym, które w dużej liczbie powstały na terenie Prus Zachodnich na przełomie XIX i XX wieku. Większość z nich, wraz z członkami lokalnego samorządu, miało swoich reprezentantów w założonej w 1907 roku, DVZ, powołanej w celu koordynacji i promocji turystyki, rekreacji i sportu w Gdańsku, Sopocie i najbliższej okolicy. Ostatnie dziesięciolecia XIX i pierwsze XX wieku, to także czas postępującej specjalizacji lokalnych destynacji o charakterze wypoczynkowym w kierunku zaspokajania potrzeb poszczególnych segmentów klientów i doprecyzowanej oferty.

W okresie WMG największy rozwój infrastrukturalny, w zakresie objętym tą pracą, przeżywało miasto Sopot. Systematyczna rozbudowa bazy hotelowej, moło i placu zdrojowego, podkreślanie charakteru turystycznego i rekreacyjnego, ale także uzdrowiskowego, wreszcie budowa nowoczesnego Kasino Hotel, sprawiła, że u progu lat trzydziestych XX wieku Sopot

nadal wyróżniał się spośród innych bałtyckich kąpielisk o międzynarodowej renomie. Infrastruktura turystyczna, rekreacyjna i sportowa rozwijała się w tym czasie także w Gdańsku. W latach dwudziestych XX wieku powstały trzy duże kompleksy sportowe ze stadionami (Gedania, Kampfbahn Niederstadt i Jahn-Kampfbahn). W latach trzydziestych zbudowano nowe przystanie kajakowe i żeglarskie, Ufa Palast, rozpoczęto także budowę schroniska im. Paula Beneke. Ciekawym zjawiskiem było, widoczne zwłaszcza w latach 1920–1939, dążenie urbanistyczne Gdańska z Wrzeszczem i Zaspą, w stronę oddzielonych jeszcze w okresie pierwszej wojny światowej, Brzeźna, Oliwy i Jelitkowa. Proces zacierania się granic administracyjnych zintensyfikowało przejście przez Gdańsk w 1926 roku Oliwy i Jelitkowa. W ten sposób miasto Gdańsk bezpośrednio graniczyło z Sopotem.

Tabela 3. Najważniejsze elementy infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej Gdańska, Sopotu i najbliższych im miejscowości o charakterze turystyczno-rekreacyjno-sportowym w latach 1871–1945

Rodzaj obiektu	Miejsce występowania (liczba obiektów)
Domy kuracyjne	Sopot, Jelitkowo, Brzeźno, Westerplatte, Stogi, Oliwa
Urządzone kąpieliska	Sopot, Jelitkowo, Brzeźno, Wisłoujście, Stogi, Sobieszewo, Stegna
Pomosty spacerowe	Sopot, Jelitkowo, Brzeźno, Westerplatte
Łazienki	Sopot, Jelitkowo, Brzeźno, Westerplatte, Stogi, Sobieszewo
Hale brzegowe	Brzeźno, Wisłoujście, Stogi, Sobieszewo
Tory wyścigów konnych	Gdańsk Zaspą, Sopot
Lotniska	Gdańsk Zaspą, Pruszcz Gdański, lądowisko wodnosamolotów Wyspa Sobieszewska
Duże, wielofunkcyjne stadiony sportowe	Gdańsk (4), Sopot (2)
Ujeżdżalnie	Gdańsk (4), Sopot (1)
Skocznie narciarskie	Gdańsk (2), Sopot (1)
Tory saneczkowe	Gdańsk (2), Sopot (1)
Schroniska młodzieżowe	Gdańsk (2), Sopot (1), Pruszcz Gdański (1), Przywidz (1), Kolbudy (2), Nowy Dwór Gdański (1), Żuławy (3)
Sale teatralne	Gdańsk (3), Sopot (1 + amfiteatr)
Sale kinowe	Gdańsk (10), Sopot (2)
Stacje benzynowe i punkty tankowania pojazdów (tylko okres WMG)	Gdańsk (100), Sopot (21), Powiat Gdańskie Wyżyny (16), Żuławy (17), Gdańskie Niziny (22)

Opracowanie własne na podstawie: *Adressbuch für Danzig und Vororte 1898*, cz. 4, Gdańsk 1898; *Adressbuch der Gemeinde Oliva: auf Grund amtlicher Quellen und privater Mitteilungen*, cz. 2, Wydawnictwo A.W. Kafemann, Danzig 1916; *Adressbuch Ostseebad Zoppot und die Ortschaften Adlershorst, Hochredlau*, Kl. Katz, Koliben, Buchdruckerei Hans Groddeck, Zoppot 1917/1918; *Danziger Einwohnerbuch: mit allen eingemeindeten Vororten und Zoppot 1937–1938*, Wydawnictwo A.W. Kafemann, Danzig 1937–1938; *Danziger Statistisches Tachenbuch 1936*, Herausgeber und Verlag Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig, Danzig 1936; *Führer durch das Ostseebad Brösen*, Danziger Verkehrszentrale, Danzig 1914; Daniluk J., *Stacje benzynowe w dawnym Gdańsku*, www.historia.trojmiasto.pl.

Tempo rozbudowy infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej nasiliło się wraz z coraz korzystniejszym wzajemnym skomunikowaniem. Charakteryzowała je jednak ściśle określona obszarowość. Najintensywniejsze inwestycje miały miejsce na terenie miejscowości kąpieliskowych – głównie w Sopocie, który w pierwszych latach XX wieku przeżył nawet kryzys dzikiej zabudowy. Dynamicznie rozwijała się, zwłaszcza do 1926 roku, Oliwa wraz z Jelitkowem. Wolniej proces ten następował zaś w Gdańsku. Warto zwrócić uwagę na fakt, że o ile lata 1871–1914 były okresem rozbudowy nowoczesnej infrastruktury sąsiadującej z brzegiem morskim, dworców kolejowych, oraz – zwłaszcza w przypadku Sopotu – turystycznego zaplecza mieszkaniowego, o tyle okres 1920–1939 był czasem budowy stadionów, np. Kampfbahn Niederstadt, Jahn Kampfbahn, stadion Gedanii, sopocki stadion w Dolinie Owczej i drugi – przy Heinrichsallee oraz dużych obiektów hotelowych – Grand Hotelu, czy schroniska na Biskupiej Górze.

Jedynym kąpieliskiem, które po okresie intensywnego rozwoju, od lat czterdziestych do lat dziewięćdziesiątych XIX wieku, popadło wkrótce w degradację i zapomnienie, był kurort Westerplatte. Początkowo przestał się rozwijać przez zbyt dużą bliskość silnie uprzemysłowionych dzielnic Przeróbka i Nowy Port, emitujących duże ilości zanieczyszczeń i coraz silniejszą konkurencję Brzeźna i Sopotu. Symboliczny kres tego miejsca jako kąpieliska nastąpił po wielkim sztormie w nocy z 10 na 11 stycznia 1914 roku, który zniszczył całą infrastrukturę kuracyjną. Ostatecznie jego historię zakończyło przyznanie przez Ligę Narodów rozległych terenów na półwyspie Polsce i otwarcie tam Wojskowej Składnicy Tranzytowej. Należy podkreślić, że rozwój infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej w Gdańsku i Sopocie w latach 1871–1945 był nierozzerwalnie związany przede wszystkim z przemianami społeczno-cywilizacyjnymi, które zachodziły w całej ówczesnej Europie.

W tym miejscu warto zwrócić szczególną uwagę na przemianę mentalną, wpływającą na wykształcenie się nowych zachowań tak poszczególnych warstw społecznych, jak i nowe postrzeganie otaczającej rzeczywistości przez rządzących, w tym nabierającej coraz większego znaczenia, lokalnej warstwy urzędniczej i samorządowej. Dodatkowo, to właśnie w latach 1871–1939 następowało w całej Europie stopniowe specjalizowanie się poszczególnych miejscowości w kierunku turystycznym, rekreacyjnym i sportowym. Retrospektywna analiza przemian wykazała także, że jednym z najistotniejszych czynników sprzyjających rozwojowi infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej Gdańska i Sopotu w latach 1871–1945, a często niedocenianym, lub wręcz pomijanym, był transport, szczególnie w kontekście jego gwałtownego rozwoju od drugiej połowy XIX wieku, do wybuchu drugiej wojny światowej.

Czym zatem był rozwój infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej dla Gdańska, Sopotu, Oliwy i pozostałych mniejszych miejscowości Zatoki Gdańskiej? Bez wątpienia ogromną szansą, która została w pełni wykorzystana. Doprowadziło to do powstania, w latach 1871–1939, w rekordowym czasie nieco ponad pół wieku, w pełni rozwiniętej, nowej gałęzi lokalnej gospodarki o sile i znaczeniu nie tylko lokalnym, ale także międzynarodowym, opartej o nowoczesną rozwiniętą infrastrukturę. Sukces tkwił w umiejętnym połączeniu walorów sportowych i rekreacyjnych nadmorskich miejscowości z walorem kulturowym Gdańska, a także Oliwy oraz we właściwej dywersyfikacji oferty poszczególnych miejscowości, często o podobnym z pozoru charakterze. Tak powstał spójny ośrodek turystyczny i rekreacyjny, umożliwiający także uprawianie sportu. Był to niewątpliwie ośrodek wyjątkowy, jeżeli chodzi o rozmiary i bogactwo różnorodnej oferty, co udało się udowodnić w pracy, spełniając tym samym cel, założony przez autora.

Sukces tego zjawiska wpłynął pozytywnie na rozwój innych dziedzin gospodarki, w tym przede wszystkim gospodarki morskiej. Popularna turystycznie destynacja Gdańsk – Sopot stała się automatycznie atrakcyjniejsza i bardziej prestiżowa dla wszelkiego rodzaju inwestorów. To pozwoliło na dalszy rozwój tego obszaru również w trudnym ekonomicznie okresie WMG. Ostatni okres opisywany w pracy to upadek, czyli lata 1939–1945, kiedy przestawienie się na gospodarkę wojenną zatrzymało inwestycje mające na celu uprzyjemnienie czasu wolnego oraz zwolniło dopływ turystów. Symbolicznym zamknięciem tego okresu stały się działania wojenne marca 1945 roku, połączone z poważnymi zniszczeniami omawianej infrastruktury oraz końcem spójnego i wielowymiarowego produktu turystycznego.

Aneks

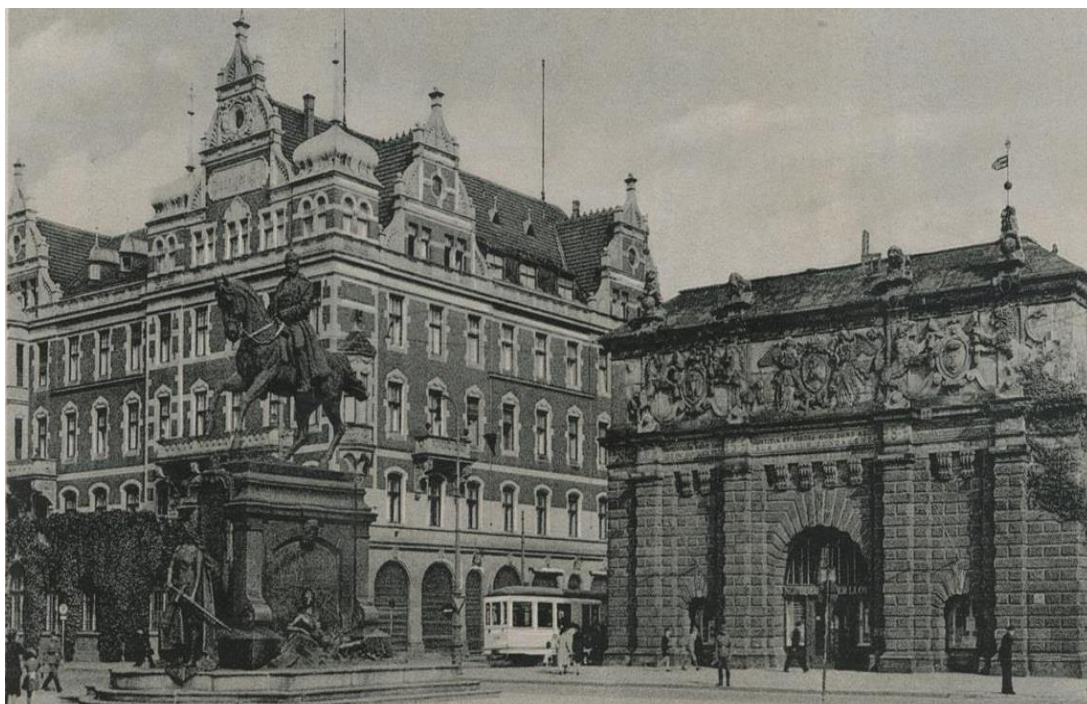
Fotografie

Załącznik 1.



Letni wypoczynek na wybrzeżu Bałtyku w 1912 roku; źródło: album z epoki, zbiory Bartosza Gondka.

Załącznik 2.



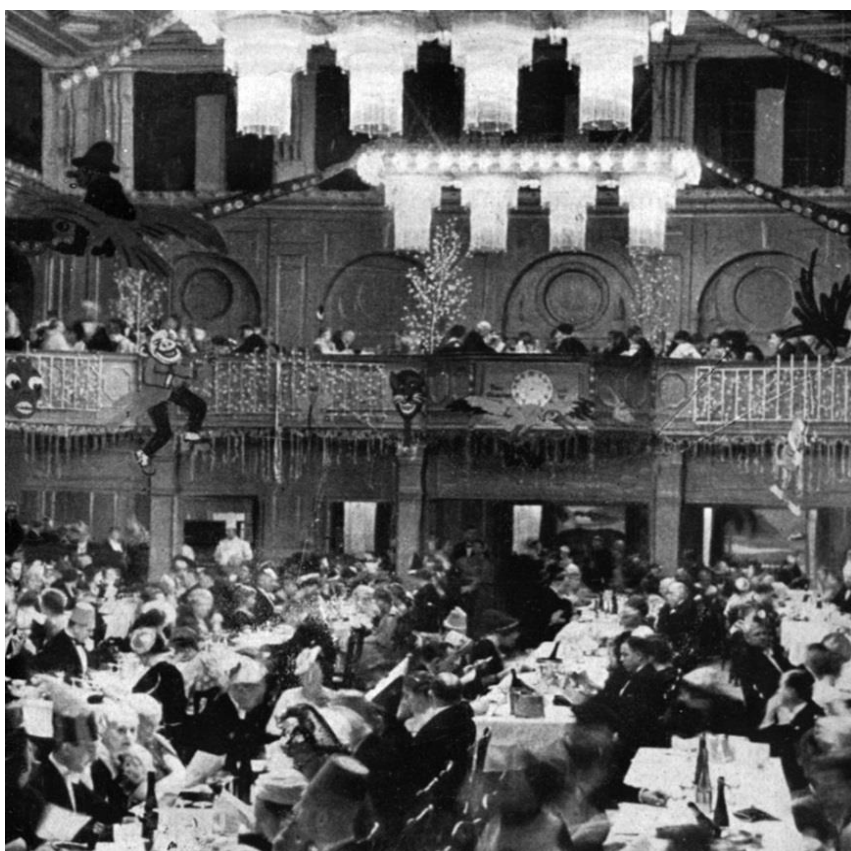
Hotel Danziger Hof widok z lat trzydziestych XX wieku;
źródło: https://muzeumpomorza.pl/resource/5661_gdansk-pomnik-cesarza-wilhelma-i-danziger-hof-i-brama-wyzynna.html.

Załącznik 3.



Przeprawa promowa w Świbnie koniec lat trzydziestych XX wieku;
źródło: <https://forum.dawnnygdansk.pl/viewtopic.php?t=5828&postdays=0&postorder=asc&start=15&sid=c2b57c58e0811bc90c4d43be0c0d0838>.

Załącznik 4.



Bal karnawałowy w Sopocie, dwudziestolecie międzywojenne;
źródło: https://muzeumpomorza.pl/resource/4670_sopot-bal-karnawalowy--.html.

Dokumenty

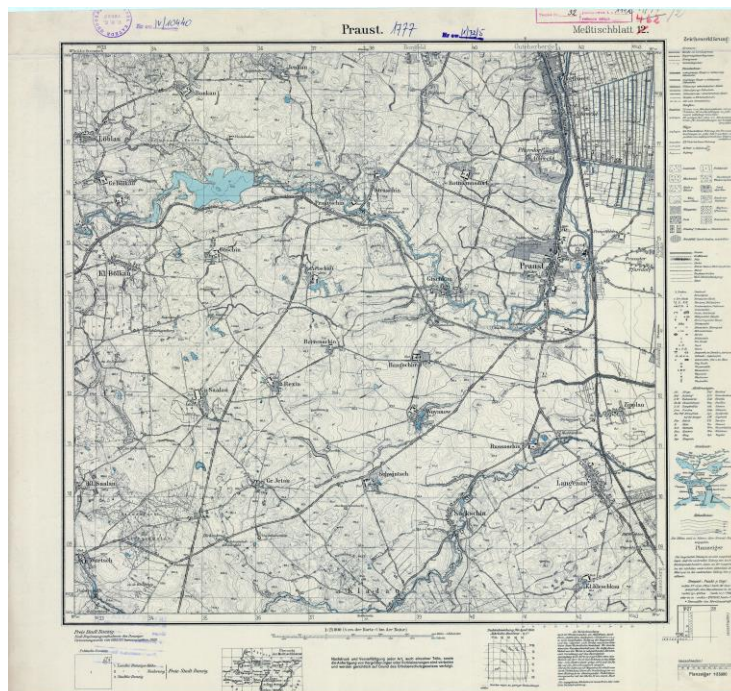
Załącznik 5



Paszport z Wolnego Miasta Gdańska; zbiory Bartosza Gondka.

Mapy

Załącznik 6.



Mapa Pruszcza Gdańskiego lata dwudzieste XX wieku;
źródło: archiwum Referatu Ekspozycji i Dziedzictwa Urzędu Miasta w Pruszczu Gdańskim.

Muzealia, odznaki i plakiety

Załącznik 7.



Podręcznik kierowcy i kompas z 1910 roku; źródło: zbiory Bartosza Gondka.

Załącznik 8.



Odznaki organizacyjne i okolicznościowe ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club);
źródło: zbiory Bartosza Gondka

Załącznik 9.



Pamiątkowy herb Gdańska kupowany przez turystów; przełom lat 20/30 XX wieku;
źródło: zbiory Bartosza Gondka.

Załącznik 10



Kieszonkowy przewodnik miejski po Gdańsku, stworzony na potrzeby mieszkańców, Gdańsk 1935;
źródło: – zbiory Bartosza Gondka.

Załącznik 11



Polskie przewodniki i broszury na temat Gdańska z dwudziestolecia międzywojennego; źródło: zbiory Bartosza Gondka.

Bibliografia

I. Źródła

A. Archiwalne

1. Bundesarchiv Abteilung Militärarchiv Niemcy
 - a. *Einnerungen an meine Tätigkeit als Fluglehrer an der Flugzeugführerschle A 52 in Danzig Langfuhr*, Max Nogatz, 1990.
2. Bundesarchiv Koblenz Niemcy
 - a. *Jahre deutsche Eisenbahn*, Berlin 1960.
3. National Archives and Records Administration Alexandria USA
 - a. Zespół akt Oberkommando der Luftwaffe.
4. United States Holocaust Memorial Museum USA
 - a. Charlotte Firestone (née Chari Schunfeld), Stutthof relation.
5. Archiwum Państwowe w Gdańsku
 - a. Zespół akt Państwowy Urząd Policji Budowlanej w Gdańsku 1814–1945,
 - b. *Internationales Reit und Fahrturnier Zoppot*.
 - c. *Chronik von Oliva*.
6. Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Gdańsku
 - a. Rejestr Zabytków Nieruchomych Województwa Pomorskiego.
 - b. Wojewódzka Ewidencja Zabytków Województwa Pomorskiego.
7. Wojskowe Biuro Historyczne – Centralne Archiwum Wojskowe Warszawa
 - a. Zespół Akt Gabinetu Ministra Spraw Wojskowych
- Pismo Klubu Morskiego w Gdańsku do Ministra Spraw Wojskowych w Warszawie, w sprawie otwarcia przystani klubu.
8. Muzeum Narodowe w Warszawie
 - a. Olmütz W. v., *Cztery czarownice*.
9. Narodowy Instytut Dziedzictwa
 - a. Zespół Zabytków Nieruchomych.
10. Archiwum Urzędu Miasta Pruszcz Gdański
 - a. Referatu Ekspozycji i Dziedzictwa UM w Pruszczu Gdańskim
- *Relacja pisemna Ute Roehring, zamieszkałej w Hamburgu, z września 2018 roku*, rękopis.
11. Archiwum Urzędu Stanu Cywilnego w Sopocie
 - a. USC Sopot – księga urodzin.
12. Gminna Ewidencja Zabytków Miasta Gdańska,
 - a. Wpisy Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

13. Gminna Ewidencja Zabytków Miasta Sopot
 - a. Wpisy Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.
14. Biblioteka Gdańska PAN
 - a. D. Buhse, *Plan von Danzig 1866–1869*, litografia.
15. Biloteka Jagiellońska
 - a. sygn. przyb. BJ 112/52, Tarnowska W., *Mon Journal*.
16. Składnica Akt Polskiego Klubu Morskiego Gdańsk
 - a. B. Santowska, *Kronika Polskiego Klubu Morskiego*.
17. Zbiory prywatne prof. dra hab. Leszka Gondka
 - a. *Auszug aus dem Pachtvertrag fur das Kasinohotel v 22 November 1934*, Stadtgemeindeverband Stadtbauamtman Venzlaff, Zoppot 1936.
 - b. *Korespondencja firmy Danziger Baubedarfs Gessellschaft Danzig z magistratem miasta Sopotu z dnia 26 lutego 1937, dotycząca robót stolarskich. Korespondencja Ernst Behrendt Danzig-Langfuhr, Adolf Hitler Strasse 211, z magistratem miasta Sopotu, dotycząca cen na materiały niezbędne do wykonania wzmocnienia prac elewacyjnych i poprawy kolumnady*, z dn. 30.03.1937.
 - c. *Kurt Melzing Danzig Lauental, Kuchengeschirr-Verzinung im Kasino Hotel*, z dn. 13.02.1939.
 - d. *Pismo Bauverwaltung (referatu budowlanego) z wytycznymi dotyczącymi sposobu rozliczania się z wykonawcami*, z dn. 11.01.1937.
18. Zbiory własne autora
 - a. *Korespondencja miasta Sopot z firmą Eduard J. Ramm z Danzig Langgarten 21*, z dn. 26.05.1941.
 - b. *Korespondencja miasta Sopot z firmą Siemens und Halske Technisches Buro przy Am Olivaer Tor 1*, z lat 1940–1941.
 - c. *List przedwojennego zawodnika i działacza KS „Gedanii”, Gerarda Knoffa*, „Głos Wybrzeża”, 1982 z dn. 26.08.
 - d. *List przedwojennego zawodnika i działacza KS „Gedania”, Gerarda Knoffa do Zarządu KS „Gedania”*, Gdańsk 1990 z dn. 08.07.
 - e. *Pismo do Stadtfinanzamt Steuerabteilung (Luftshutzabteilung) od Freistadt Gemeinde Verband Gmbh*, z dn. 26.08.1939.
 - f. *Pismo magistratu miasta Sopotu*, z dn. 17.05.1941.
 - g. *Pismo ofertowe firmy Meister Raume Gessellschaft für repräsentative Wohnkultur GmbH*, z dn. 17.07.1941.

h. *Pismo ofertowe ze specyfikacją firmy Meister Raume Gessellschaft für repräsentative Wohnkultur mbH*, z dn. 28.02.1942.

B. Drukowane

1. *25-jährigen Bestehen des Ruder-Club Victoria Danzig*, Danzig 1905.
2. *50 Jahre Verein zur Verschönerung und Forderung der Stadt Zoppot*, Buchdruckerei Borner & Gutsche, Zoppot 1931.
3. *757 Jahrige Jubelfeier der Friedrich Wilhelm Schützenbruderschaft in Danzig 1351–1926*, Danzig 1926.
4. Abramowicz M., *Żydzi Gdańscy. Teatr*, katalog wystawy, Muzeum Narodowe w Gdańsku, Gdańsk 2011.
5. *Adressbuch für Danzig und Vororte 1898*, cz. 4, Gdańsk 1898.
6. *Adressbuch der Gemeinde Oliva: auf Grund amtlicher Quellen und privater Mitteilungen*, cz. 2, Wydawnictwo A.W. Kafemann, Danzig 1916.
7. *Adressbuch Ostseebad Zoppot und die Ortschaften Adlershorst, Hochredlau, Kl. Katz, Koliben*, Buchdruckerei Hans Groddeck, Zoppot 1917/1918.
8. *Album von Zoppot und Umgebung*, Wydawnictwo R. Barth, Danzig 1910.
9. *Anziger Statistisches Taschenbuch 1930/31*, Bearbeitet und herausgegeben vom Statistischen Landesamt der Freien Stadt Danzig, Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig, Danzig 1930.
10. *Ausstellung für Verwundeten- u. Krankenfürsorge im Kriege: Danzig 1915 Sporthalle Danzig Grosse Allee*, J.J. Weber, Berlin – Leipzig 1915.
11. *Bad Doberan nahe der Ostsee. Eine Perle der Gotik und des Klassizismus. Klimatischer Kurort und Sommerfrische. Stahl- und Eisenmoorbad. Beliebter Ruhesitz, Ausflugs- und Tagungsort*, Wydawnictwo Rat der Stadt Bad Doberan, Bad Doberan 1926.
12. Bieler W., *Monte Carlo und Nizza 1910–1911*, Wydawnictwo Albert Goldschmidt, Berlin 1911.
13. Canaparius J., *Świętego Wojciecha żywot pierwszy*, Wydawnictwo Benedyktynów, Kraków 1997.
14. *Danzig Telefonbuch*, Danzig 1942.
15. *Danzig als Kongress-Stadt*, Danziger Verkehrszentrale, Danzig 1911.
16. *Danzig als Kongress-Stadt*, Danziger Verkehrszentrale, Danzig 1912.
17. *Danziger Einwohnerbuch: mit allen eingemeindeten Vororten und Zoppot 1933*, cz. 5, Wydawnictwo A.W. Kafemann, Danzig 1934.

18. *Danziger Einwohnerbuch: mit allen eingemeindeten Vororten und Zoppot 1931*, cz. 4, Wydawnictwo A.W. Kafemann, Danzig 1931.
19. *Danziger Einwohnerbuch: mit allen eingemeindeten Vororten und Zoppot 1937–1938*, Wydawnictwo A.W. Kafemann, Danzig 1937–1938.
20. *Danziger Kur und Seebäder*, Wydawnictwo W. F. Burau, Danzig 1930.
21. *Danziger Statistisches Tachenbuch 1936*, Wydawnictwo Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig, Danzig 1936.
22. *Danziger Statistisches Taschenbuch 1930–31*, Wydawnictwo Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig, Danzig 1930.
23. *Danziger Statistisches Taschenbuch 1934*, Wydawnictwo Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig, Danzig 1934.
24. *Dekret z dnia 30 marca 1945 r. o utworzeniu województwa gdańskiego* (Dz.U. z 1945 r., nr 11, poz. 57).
25. *Deutsches Reichs-Adressbuch*, Buch- und Tiefdruck Gesellschaft, Berlin 1941.
26. *Die Kongressstadt Danzig*, Danziger Verkehrszentrale, Danzig 1927.
27. Flechsig E., *Handbuch der Balneotherapie für practische Ärzte*, Wydawnictwo August Hirschwald, Berlin 1892.
28. *Führer durch das Ostseebad Brösen*, Danziger Verkehrszentrale, Danzig 1914.
29. *Führer durch die erste Geflügel- und Vogelausstellung des Gauverbandes für Geflügelwirtschaft in Danzig, unter der Schirmherrschaft des Herrn Präsidenten des Senat dr Rauschnig: vom 3.–5. Februar 1934 in der Sporthalle*, Wydawnictwo R. Gorschaky, Danzig 1934.
30. Hartingh Z., *Przewodnik po ziemi kaszubskiej*, Wydawnictwo Michał Arct, Warszawa 1910.
31. *Heubude ein Gedenkblatt den Freunden und Besuchern*, Wydawnictwo Richard Miehke, Danzig 1911.
32. Hirschfeld-Czerniau E. G., *Das Prauster Lazareth. Actenmässige Darstellung seiner Entstehung und Vollendung von Schriftführer des Lazareth-Vorstandes*, A.W. Kafemann, Danzig 1894.
33. Hübner H., *Zoppot in Vergangenheit und Gegenwart*, Wydawnictwo A.W. Kafemann, Danzig 1935.
34. *Ilustrowany przewodnik po Gdańsku*, Wydawnictwo Ajencji Wschodniej, Warszawa 1927.
35. *Jahresbericht des Renn Vereins zu Danzig 1864*, Wedelsche Hofbuchdruckerei, Danzig 1865.

36. *Jeder Danziger ein fremdenführer, Landesverkehrsverband, für das Gebiet der Freien Stadt Danzig, als manuskript gedruckt*, Wydawnictwo A. Müller, Danzig 1935.
37. *Kasino Hotel Zoppot (Freie Stadt Danzig)*, druk reklamowy w j. angielskim, Zoppot 1930–1939.
38. *Kasino Zoppot (Freie Stadt Danzig)*, Wydawnictwo E. Haberland, Leipzig 1924.
39. *Katalog der Grossen Zoppoter Kunstausstellung*, Zoppot 1927.
40. Keyser E., *Das Schloss Oliva*, Wydawnictwo A.W. Kafemann, Danzig 1928.
41. *Konwencja polsko-gdańska, zawarta w Paryżu dnia 9 listopada 1920 r.* (Dz.U. z 1922 r., nr 13, poz. 117).
42. *Księga adresowa Polski (wraz z w. m. Gdańskiem dla Handlu, Przemysłu Rzemiosł i Rolnictwa) z 1929 roku*, Towarzystwo Reklamy Międzynarodowej, Warszawa 1928.
43. Kwiatkowska A., *Reklama firmy Moritz Stumpf&Sohn*, stenogram wykładu z dn. 27.02.2020 roku w Ratuszu Głównego Miasta Gdańska, zorganizowanego przez Muzeum Gdańska.
44. Kwiatkowski W., *Orbis – 75 lat działalności (1920–1995) – dokument wewnętrzny*, Wydawnictwo Orbis, Warszawa 1995.
45. Lakowitz K., *Der Schloss Garten im Oliva*, Wydawnictwo A.W. Kafemann, Danzig 1929.
46. *Linia Kolejowa nr 202 Gdańsk Główny – Stargard – wewnętrzny materiał edukacyjny*, Stacja Muzeum (Dawne Muzeum Kolejnictwa), Warszawa 1999.
47. Małachowska-Biernacka K., *Podróż z Włodawy do Gdańska i z powrotem do Nieborowa w roku 1816, opisana w listach Wandy, Eweliny i Leokadyi, przez Polkę*, Wydawnictwo Wilhelm Bogumił Korn, Wrocław 1823.
48. Muhl J., *Ausflüge in die Danziger Umgegend und des Werder-Gebiet*, Danziger Verlags GmbH, Danzig 1922.
49. *Mühlenteich be Glettkau*, Wydawnictwo Ateleier Gottheil & Sohn, Danzig ok. 1910.
50. Muller O., *Brösen*, Wydawnictwo A. W. Kafemann, Danzig 1936.
51. *Nach Zoppot*, Wydawnictwo Oscar Brandstetter, Leipzig 1931.
52. *Neues Adressbuch für Danzig und seine Vororte*, Gdańsk 1900.
53. *Neues Adressbuch für Danzig und seine Vororte*, cz. 4, Gdańsk 1914.

54. *Offene Segel-Wettfahrt auf der Danziger Rhede: Start und Ziel vor dem Zoppoter Seestege Sonntag, den 14. Juli 1901 Vormittags 10 Uhr 30 Min*, Wydawnictwo Gode Wind Danzig – Zoppoter Motor-Yacht Club, Danzig 1901.
55. *Opera Leśna w Sopocie 1909–2009*, katalog wystawy, Muzeum Sopotu 2009.
56. *Ostseebad Westerplatte*, Wydawnictwo Gebrüder Zeune, Danzig 1900.
57. *Ostseebad Zoppot an der deutschen Riviera*, Ostseebäder – Verbandes (Schwital & Rohrbeck), Berlin 1916.
58. *Ostseebad Zoppot*, Wydawnictwo Carl Bäcker, Danzig 1910.
59. *Pharus plan Danzig*, skala 1:8000, Danziger Verlags GmbH, Danzig 1941.
60. *Pharus plan Ostseebad Zoppot*, skala 1:7500, Danziger Verlags GmbH, Danzig 1926.
61. Pintus E., *Meine wahren erlebnisse – Moje prawdziwe przeżycia*, Instytut Kaszubski, Gdańsk – Lubeka 2005.
62. Poralla P., *Unvergänglicher Schmerz. Danzigs Schicksalsjahr 1945*, Wydawnictwo Hogast, Freiburg 1985.
63. *Przekroje terenowe 1945–1965*, Statystyka regionalna nr 7, Wydawnictwo GUS, Warszawa 1967.
64. *Przewodnik po Gdańsku*, Wydawnictwo Gdańskiej Macierzy Szkolnej, Gdańsk 1929.
65. *Przewodnik po Gdańsku*, Wydawnictwo Gdańskiej Macierzy Szkolnej, Gdańsk 1938.
66. Ramm W., *Die alte Weichselbrücke Dirschau: Meilenstein in der Entwicklung des Ingenieurbaus und zeitgeschichtliches Denkmal, katalog die Ausstellung, Freie Akademie der Künste in Hamburg, in Kooperation mit der Hamburgischen Ingenieurkammer Bau und der TUHH*, Arbeitsbereich Massivbau, Hamburg 2002.
67. Rothstein P., *Ilustrierter Führer durch Danzig und Umgegend*, Gebrüder Zeuner Danzig, Danzig 1902.
68. *Rozporządzenie Ministra Administracji Publicznej z dnia 11 lutego 1949 r.*, „Monitor Polski”, 1949 nr 17, poz. 225.
69. Russel R., *De Tabæ Glandulari, Sive de Usu Aquæ Marinæ in Morbis Glandularum Dissertatio*, London 1755.
70. Schultz F., *Chronik der Stadt Seebad Zoppot – Im Auftrage der städtlichen Behörden quellenmassig dargestellt*, Wydawnictwo A.W. Kafemann, Danzig 1905.

71. *See Regatta Sonntag den 23 Juli 1899, Vormittag 11 Uhr, auf der Danziger Rhede, Start und Ziel vor dem Zoppoter Seestege*, Wydawnictwo A.W. Kafemann, Danzig 1899.
72. *Seebad Westerplatte. Kurhaus mit Garten*, Wydawnictwo Carl Berenthal, Danzig ok. 1910.
73. *Stadtplan Danzig 1934*, skala 1:8000, Wydawnictwo Ottomar Steinbach, Danzig 1934.
74. *The Port of Danzig, the board for the port and the waterways of Danzig*, Wydawnictwo The Polish Economist, Warszawa 1929.
75. Voellner H., *Oliva*, Wydawnictwo A.W.Kafemann, Danzig 1938.
76. Waage E. W., *Ausführliche Geschichte Ohra's enes Dorfes im Danziger Landraths Kreise, Reigerungsbeziriks Danzig*, Wydawnictwo R.W. Wendt, Danzig 1859.
77. *Weihnachts-Festzeitung des Gode Wind Danzig-Zoppoter Yachtclubs, am 19. Dez. 1903*, Wydawnictwo Gode Wind Danzig-Zoppoter Yacht Club, Danzig 1903.
78. Wittke M., *Volksbad Heubude – 25 Jahre Städtisches Seebad*, Danziger Verlags GmbH, Danzig, 1939.
79. Wykaz zabytków nieruchomości wpisanych do rejestru zabytków, położonych w granicach administracyjnych Miasta Gdańska, aneks do programu opieki nad zabytkami Miasta Gdańska na lata 2016–2019, załącznik do uchwały Rady Miasta Gdańska, nr XXIX/786/16 z dn. 29 września 2016 r.
80. Zernecke W. F., *Cały Gdańsk za dwadzieścia srebrnych groszy*, Masłowski A. M., Kowald R. M. (tłum.), Wydawnictwo Yellow Factory, Gdańsk 2010.
81. *Zoppot*, folder reklamowy, Wydawnictwo A.W. Kafemann, Danzig 1939.
82. *Zoppot: Ostseebad an der deutschen Riviera: Kurzeit: 1. Juni bis 20. September, Sportwoche im Monat Juli, Wald Festspiele auf der Naturbühne im Zoppoter Walde*, Wydawnictwo Carl Bäcker, Danzig 1910.

C. Prasa i czasopisma

1. „ABC”, Warszawa, 1929.
2. „Amtsblatt des Reichsstatthalters in Danzig Westpreussen”, Danzig, 1942.
3. „Auto”, Warszawa, 1930.
4. „Danziger Allgemeinen Zeitung”, Danzig, 1912, 1922.
5. „Danziger Motorsport”, Danzig, 1930, 1932.
6. „Danziger Neueste Nachrichten”, Danzig, 1930.

7. „Danziger Statistische Mitteilungen”, Danzig, 1939.
8. „Danziger Volksstimme”, Danzig, 1930.
9. „Danziger Vorposten”, Danzig, 1939.
10. „Danziger Wochenplan”, Danzig, 1934.
11. „Der Flughafen”, Berlin, 1938.
12. „Gazeta Gdańska – Echo Gdańskie”, Gdańsk, 1926, 1928.
13. „Gazeta Gdańska – Gazeta Morska”, Gdańsk, 1929.
14. „Gazeta Gdańska”, Gdańsk, 1919, 1932, 1934, 1935, 1939.
15. „Gazeta Warszawska”, Warszawa, 1877.
16. „Ilustrowany Kuryer Codzienny”, Kraków, 1939.
17. „Kolumb”, Warszawa, 1829.
18. „Kurjer Warszawski”, Warszawa, 1907.
19. „Ostmarkische Tageszeitung”, Thorn, 1914.
20. „Przegląd Polski”, Kraków, 1881.
21. „Reichsgesetzblatt”, Berlin, 1892, 1939.
22. Sport – Organ KS „Gedanja”, Gdańsk, 1930.
23. „Sport Wodny”, Warszawa, 1926.
24. „Szofer Polski – dwutygodnik ilustrowany ogólnoautomobilowy”, Warszawa, 1927.
25. „Tygodnik Ilustrowany”, Warszawa, 1861, 1884.
26. „Wiadomości Literackie”, Warszawa, 1934.
27. „Wiadomości Portowe”, Gdynia, 1939.
28. „Zentralblatt der Bauverwaltung”, Berlin, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916.

D. Netografia

1. „*MACHTUrlaub*“, *die Dauerausstellung im Dokumentationszentrum Prora, Das Dokumentationszentrum Prora in der Anlage des geplanten „KdF-Seebades Rügen*“, www.proradok.de
2. *ADAC Gründerjahre: Vom Motorradfahrer-Verein DMV zum ADAC*, www.adac.de
3. *ADAC Während der NS-Diktatur wird der ADAC in den DDAC eingegliedert*, www.adac.de
4. Andrzejewski M., *Klub Sportowy Gedania*, www.gedanopedia.pl
5. Antoniewicz G., *Pierwsze auto w Gdańsku? Unikatowe zdjęcie!*, www.gdansk.naszemiasto.pl

6. Babiński K., *O morskim wątku w noweli Kot i mysz Güntera Grassa*, www.periplus.pl
7. Bartnik Ł., Czapnik M., *Historia komunikacji tramwajowej w Gdańsku 1864–2012*, www.tramwaje.gdanskie.info
8. *Berlinka to...*, www.berlinka.pcp.pl
9. Borowski R., *Pierwsze gdyńskie lotnisko. Historia Portu Lotniczego Gdynia w Rumi-Zagórze*, www.historia.trojmiasto.pl
10. Cassau G., *Der Flughafen In Danzig – Langfuhr eine – nich ganz vollständige – Biographie*, „Arge Danzig” 2005 nr 208 z dn. 15.06., www.danzig.org
11. Cisłak J., *Historia Kościoła i Parafii PW. NMP Gwiazdy Morza w Sopocie*, www.gwiazdamorza.vti.pl
12. Conrad A., *Vor 180 Jahren eröffnete die erste Bahnstrecke zwischen Berlin und Potsdam*, „Der Tagespiegel”, 2018 z dn. 28.10., www.tagespiegel.de
13. Czyńska M., *Magdalena Samozwaniec – wysłanniczka piekiel oburza krakowską śmietankę*, www.wysokie.obcasy.pl
14. Danielewicz W., *Parowiec Jan*, strona autora
15. Daniluk J., *Boisko w koszarach w Strzyży Górnej*, www.jandaniluk.pl
16. Daniluk J., *Obraz motoryzacyjny Wolnego Miasta w 1934 roku*, www.jandaniluk.pl
17. Daniluk J., *Skocznia, tory saneczkowe, schronisko dla narciarzy. Sporty zimowe w dawnym Gdańsku*, www.historia.trojmiasto.pl
18. Daniluk J., *Stacje benzynowe w dawnym Gdańsku*, www.historia.trojmiasto.pl
19. Daniluk J., *Z dziejów taksówek w dawnym Gdańsku*, www.historia.trojmiasto.pl
20. *Das Deutsche Fussball-archiv* www.f-archiv.de
21. *Das sportliche Danzig bis 1933*, Danziger Ruderei, www.forum.danzig.de
22. *Der elektrische Reiseführer zum historisch – geographischen Informationssystem HGS Germany (1820–1914)*, www.hgisg-ekomedium.ieg-mainz.de
23. *Die Kaiserthermen*, www.zentrum-der-antike.de
24. *DSV chronik*, www.dsv.de
25. Duch W., *Historia LOT-em pisana. O początkach i sukcesach polskiego narodowego przewoźnika w II RP*, www.historia.org.pl
26. Dwojacki P., *Polenhof*, www.dziennikbałtycki.pl
27. *Epoka nowożytna*, www.encyklopediapwn.pl
28. Falba T., *Plaża tylko dla elit*, wywiad z prof. dr hab. Małgorzatą Omilanowską, <https://www.portalmorski.pl>

29. Fułek W., *Cesarski Sopot*, „Głos Gdyni”, www.glosgdyni.pl
30. *Gdańsk – pole bitwy na Westerplatte*, www.zabytek.pl
31. Gliński M., *Czachowski – Oliwska Rodzina*, www.gedanopedia.pl
32. Gliński M., *Hohenzollern Hechingen Maria*, www.gedanopedia.pl
33. Gliński M., *Rejencja gdańska*, www.gedanopedia.pl
34. Gondek B., *Gdańska katastrofa kolejowa z 1939 roku*, www.strefahistorii.pl
35. Gondek B., *Jak leśnik Danz podpisał się na drzewach*, www.strefahistorii.pl
36. Gondek B., *Jak panie von Tiedemann połączyły Sopot z Rusocinem*, www.trojmiasto.wyborcza.pl
37. Gondek B., *Jelitkowo – na początku XX w. to był elegancki kurort. Po dawnej chwale tego miejsca niewiele zostało*, www.trojmiasto.wyborcza.pl
38. Gondek B., *Komnick – rajd sprzed ponad 100 lat*, www.trojmiasto.gazeta.pl
39. Gondek B., Kozłow M., *Ilse Scheutzow – z Pruszcza do sopockiej opery*, www.strefahistorii.pl
40. Gondek B., Kozłow M., *Naziści w pomorskich sanatoriach. Esesmani i żołnierze zastąpili dzieci z ubogich rodzin*, www.trojmiasto.wyborcza.pl
41. Gondek B., Kozłow M., *Śmigłowiec Hitlera w Pruszczu Gdańskim*, www.trojmiasto.wyborcza.pl
42. Gondek B., *Piątkowy odlot z Sobieszewa*, www.strefahistorii.pl
43. Gondek B., *Portowy romantyzm już nigdy nie wróci nad Motławę*, www.trojmiasto.wyborcza.pl
44. Gondek B., *Pruszczańska stacja symbol popada w ruinę*, www.trojmiasto.wyborcza.pl
45. Gondek B., *Sowieckie ekipy zabrały wszystko, co nadawało się do zdemontowania. Ten niemiecki torpedowiec był atrakcją Gdańska*, www.trojmiasto.wyborcza.pl
46. Gondek B., *Zabytki na sprzedaż – przychodnia i Ludolfino*, www.strefahistorii.pl
47. Górski J., *Kupić motocykl na Dolnym Mieście*, cz. 2, www.opowiadaczehistorii.pl
48. Gotard M., *Browar w Nowym Porcie: od rozkwitu do upadku*, www.trojmiasto.pl
49. Gotard M., *Ergo Arena Wolnego Miasta Gdańska*, www.historia.trojmiasto.pl
50. Gotard M., *Jacht, kompas i sławne regaty*, www.historia.trojmiasto.pl
51. Gotard M., *Rzeźnicy z błogosławieństwa Wolnego Miasta*, www.trojmiasto.pl
52. Gotard M., *Tęsknota za Lux Torpedą*, www.historia.trojmiasto.pl
53. Gotard M., *Wspomnienie o oliwskim Kurhausie*, www.historia.trojmiasto.pl
54. *Historia kolei na Pomorzu. W 1870 uruchomiono linię ze Słupska do Gdańska*, www.dziennikbałtycki.pl

55. *Jak się*, Promy na Wiśle Mikoszewo – Świbno, www.forum.dawnygdansk.pl
56. Jażdżewski K., *Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół”*, www.gedanopedia.pl
57. Jehske G., *Schronisko Młodzieżowe im. Paula Beneke*, www.biskupiaogorka.pl
58. Kaliszuk W., *Wąskotorówką do Krynicy Morskiej*, www.historia-wyzynaelblaska.pl
59. *Karlshof, ul. Spacerowa 16b*, www.dawnaoliwa.pl
60. Kester K., *Pierwszy rajd automobilowy w Prusach Zachodnich*, www.ibedeker.pl
61. *Klasztor w Oliwie – to już 830 lat*, www.strefahistorii.pl
62. Kochanowicz K., *W Trójmieście były też skocznie narciarskie*, www.historia.trojmiasto.pl
63. Kot T., *Przyczajony kajzer, ukryty koń*, www.historia.trojmiasto.pl
64. Kot T., *Sopot w ogniu – Marzec 1945 roku w kurorcie*, www.historia.trojmiasto.pl
65. Kowalska E., *Stacja MRKS na Ołowiance wypięknieje*, www.ibedeker.pl
66. Kucharski A., *Polskie wyjazdy kuracyjne do wód w XVI w.*, Pasaż Wiedzy Muzeum Pałacu Króla Jana III w Wilanowie, www.wilanow-palac.pl
67. *Kurort*, sjp.pwn.pl
68. *Kurzgeschichte der Burschenschaften*, www.burschenschaft.de
69. Litwin J., *Kluby wioślarskie do 1939 roku*, www.gedanopedia.pl
70. Mianowska A., *Przewodnik po Nowym Porcie. Z dziejów życia rozrywkowego Nowego Portu*, cz. 2, www.gdanskstrefa.com
71. Michalczonek M., Gliński M., *Kolej*, www.gedanopedia.pl
72. *Na łyżwy w Trójmieście dawniej i dziś*, www.strefahistorii.pl
73. Nocny W., *Gdy w Jelitkowie było jeszcze molo*, www.historia.trojmiasto.pl
74. Nocny W., *Westerplatte: kąpielisko, z którego zostały tylko pocztówki*, www.historia.trojmiasto.pl
75. *Nützlich für Hamburg. Aktiv für die Menschen*, www.patriotische-gesellschaft.de
76. Olszewska A., *Gdańszczanin na plaży – poznaj przedwojenne zwyczaje kąpielowe*, www.gdansk.pl
77. Orzłowska M., *Polacy w okresie II wojny światowej w Pruszczu i okolicach*, www.strefahistorii.pl
78. Perz A., *21 marca 1939 na Biskupiej Górze*, www.ibedeker.pl
79. *PKP szuka*, Schron pod dworcem Gdańsk Główny, www.forum.eksploracja.pl
80. Pokrzycka-Walczak M., *Kolej Nadwiślańska – droga żelazna z piękną przeszłością i ciekawymi perspektywami*, www.kurier-kolejowy.pl

81. *Ponad 12, Wałowa 19 (Gymnastikhaus) – aneks po latach*, www.forum.dawnygdansk.pl
82. Ponikowski M., *Motoryzacyjna pocztówka z Freie Stadt Danzig*, www.naszahistoria.pl
83. *Preussen, Wilhelm von*, www.deutsche-biographie.de
84. Purzycki K., *Ustrój i status prawnomiędzynarodowy Wolnego Miasta Gdańska (1920–1939)*, „Internetowy Przegląd Prawniczy TBSP UJ”, 2015 nr 4, s. 232, www.ruj.uj.edu.pl
85. Rozmarynowska K., *Ogród Strzelecki i Dom Strzelecki im. Fryderyka Wilhelma*, www.gedanopedia.pl
86. *Satzung der Johannishofstiftung/Stadt Hildesheim*, www.hildesheim.de.
87. Seigel R., *Hohenzollern. Dynastengeschlecht. Neue Deutsche Biografie*, www.deutsche-biografie.de
88. Śliwiński B., Gliński M., *Stadion Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji tzw. stadion GKS Wybrzeże*, www.gedanopedia.pl
89. Śliwiński B., *Hotel Danziger Hof*, www.gedanopedia.pl
90. *Sms Amazone*, www.deutsche-schutzgebiete.de
91. Stąporek M., *Dom Strzelecki Fryderyka Wilhelma*, Muzeum Akademii Rzygaczy, www.rzygacz.webd.pl
92. Stąporek M., *Rocznica niemieckiej zbrodni sądowej na polskich pocztowcach*, www.historia.trojmiasto.pl
93. Staręga M., *Sporthalle*, www.gedanopedia.pl
94. *Stogi. Trochę z historii*, www.kapieliskagdansk.pl
95. Sturniarek M., *Hanna Blikowska*, Rozmowa z Hanną Blikowską, Warszawa 2012, www.1944.pl
96. *SV 1919 Neufahrwasser*, www.forum.danzig.de
97. Szczepański J., *Dworzec Gdańsk Główny*, www.gedanopedia.pl
98. Szerle J., *Bandera na masztle- odbudowa żeglarstwa na Pomorzu Gdańskim po II Wojnie Światowej*, www.muzeum.pozz.org.pl
99. Szerle J., *Słyszeliście o... żeglarskiej pasji cesarza Wilhelma II*, www.zeglarski.info
100. Szomburg L., *Wspomnienia*, wiki.brzeźno.net
101. Szukała M., *Historia Prus nie skończyła się do dziś – wywiad z dr. hab. Piotrem Szlantą*, www.dzieje.pl

102. Szymański J., *O dawnych klubach żeglarskich w Gdańsku*, www.gdanskstrefa.com
103. *Towarzystwo Sportowo-Treningowe „Bar Kochba” w Gdańsku*, www.sztetl.org.pl
104. *W 1908 roku pojechały tramwaje z Oliwy do Jelitkowa*, www.gdansk.pl
105. Wierzbicki M., *Wycieczka do Wielkiej Gwiazdy*, www.rzygacz.webd.pl
106. *Wolne Miasto Gdańsk 1920–1939*, www.blog.starepapiery.com
107. [www.facebook.com/Błażej Słowiński](https://www.facebook.com/Błażej_Słowiński)
108. www.starymanez.pl
109. *Wystawa „»Raj« niemieckiej wspólnoty narodowej. Kąpielisko nadmorskie KdF Rugia w realizacji idei niemieckiej wspólnoty narodowej” – Gdańsk, 20 listopada – 6 grudnia 2013*, www.gdansk.ipn.gov.pl
110. *Zabytki w Polsce/Pomniki historii/lista*, www.nid.pl
111. Zacharczuk T., *Miejsca magiczne, czyli dawne gdańskie kina. Gdzie kiedyś chodziło się na film?*, www.rozrywka.trojmiasto.pl

E. Materiały filmowe

1. Engel C. A. (reż.), *Land an der Weichsel*, Boehner Film, Dresden – Hamburg, 1943.
2. Kronenberg W. (reż.), *1944 Westpreussen – Schanzarbeiten – Ostfront – Weichsel – Drewenz*, Danzig, 1944.

F. Ikonografia

1. *Blick Ostseebad Zoppot – Freiluft-Tanzdiele vor dem Kasino-Hotel*, Stengel & Co, Dresden 1928–1939.
2. *Denkmal d. Königin Luise*, Holzstich Bildkarte von 1890, Danzig 1890.
3. Fotografia auta umieszczona przez Grzegorza Feya w 2009 roku na www.wolneforumgdansk.pl
4. Fotografia Carla Fernstaedta zamieszczona w „Zeitbilder”, 1922 nr 29, *Sopot (Zoppot): Zoppoter Sportwoche, Motorrad-Geschicklichkeitspruefung*, www.timelineimages.sueddeutsche.de
5. Vereinshaus des Akademischen Segler-Vereins zu Danzig, L. Handorff, Kiel ok. 1910 r.
6. *Danzig Do X flights*, www.stampcircuit.com

II. Opracowania

A. Publikacje

1. Arnold S. (red.), *Słownik geograficzny państwa polskiego i ziem historycznie z Polską związanych*, t. I, z. 1: *Pomorze Polskie. Pomorze Zachodnie. Prusy Wschodnie*, Wydawnictwo Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego, Warszawa 1936–1939.
2. Awerbeck H., *Von der Kaltwasserkur bis zur physikalischen Therapie: Betrachtungen zu Personen und zur Zeit der wichtigsten Entwicklungen im 19. Jahrhundert*, Wydawnictwo EH – Verlag, Bremen 2012.
3. Bakun M., *Lotnictwo na Ziemi Gdańskiej 1910–1945*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2012.
4. Bakun M., *Lotniczy Gdańsk 1945–1974*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2014.
5. Bar R., Doliński A., *Turystyka*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 1978.
6. Barylewska-Szymańska E., Danielewicz M. (red.), *Architekt Adolf Bielefeldt 1873–1934*, Muzeum Historyczne Miasta Gdańska, Gdańsk 2003.
7. Bebenow F., Strzyżewski P., *Żuławska Kolej Dojazdowa*, Wydawnictwo Wytwórnia Grafiki Jarosław Bytner, Toruń 2018.
8. Beevers D., *The Royal Pavilion, Brighton: Souvenir Guide and Catalogue*, Wydawnictwo Jarrold Publishing, Peterborough 2008.
9. Berbelska D., Michalska-Szałacka M., *Herbstowie. Historia fabrykantów*, Muzeum Sztuki w Łodzi i Muzeum Sopotu, Łódź – Sopot 2019.
10. Berendt G., *Żydzi na terenie Wolnego Miasta Gdańska w latach 1920–1945 (Działalność kulturalna, polityczna i socjalna)*, Wydawnictwo Gdańskiego Towarzystwa Naukowego, Gdańsk 1997.
11. Berling Z., Próchnicki S. M., Kramar S., *Oficer – vademecum*, Wydawnictwo Ministerstwo Spraw Wojskowych, Warszawa 1931.
12. Bławat R. T., *Stolem z Morza i Kaszub – życie i twórczość Mariana Mokwy (1889–1997)*, Wydawnictwo Bernardinum, Pelplin 2017.
13. Bogucka M., *Staropolskie obyczaje w XVI–XVII wieku*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1994.
14. Bogucki A., *Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół” na Pomorzu*, Wydawnictwo Centrum Informacji Naukowej Sokolstwa Polskiego, Bydgoszcz 1997.

15. Bonnefoi É., *Alsace, coups de cœur: Sites et monuments remarquables, spécialités, curiosités insolites*, Éditions Ouest France, Rennes 2015.
16. Butler R. W., *Tourism Area Life Cycle*, Goodfellow Publishers Limited, Woodeaton, Oxford 2011.
17. Cieślak E. (red.), *Historia Gdańska*, t. III, cz. 2: 1793–1815, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1993.
18. Cieślak E., Biernat Cz., *Dzieje Gdańska*, Fundacja Rewaloryzacji Zabytków Gdańska, Gdańsk 1994.
19. Cieślak E., Biernat Cz., *Dzieje Gdańska*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1969.
20. Cieślak E., Biernat Cz., *Dzieje Gdańska*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1975.
21. Cieślak E., *W obronie tronu króla Stanisława Leszczyńskiego*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1986.
22. Curie E., *Maria Curie*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1979.
23. Ćwiąg H., *Rotmistrz Sosnowski – as wywiadu Drugiej Rzeczypospolitej*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2010.
24. Daniluk J., Babicz-Kaczmarek K., *Kasyno w Sopotie (1920–1940)*, Muzeum Sopotu, Sopot 2018.
25. Daniluk J., *Dom Zdrojowy Kurort Brzeźno 1893–2021*, Wydawnictwo Hevelianum, Gdańsk 2021.
26. Daniluk J., *Miasta skoszarowane. Gdańsk i Sopot jako garnizon Wehrmachtu w latach 1939–1945*, Muzeum Gdańska, Gdańsk 2019.
27. Daniluk J., *SS w Gdańsku*, Wydawnictwo IPN Gdańsk, Gdańsk 2013.
28. Daniluk J., Wasielewski J., *Wrzeszcz na dawnej pocztówce – Spacer pierwszy*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2014.
29. Daniluk J., Wasielewski J., *Dolny Wrzeszcz i Zaspą*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2012.
30. *Danziger Erinnerung nach 50 Jahren, 1945. Gdańskie wspomnienia po 50 latach o roku 1945*, Wydawnictwo Marpress, Gdańsk 1997.
31. Dargacz J., *Gdańszczanin na plaży – gdańskie kąpieliska morskie do 1939 roku*, Muzeum Historyczne Miasta Gdańska, Gdańsk 2017.
32. Dollinger P., *Dzieje Hanzy*, Wydawnictwo Wolumen, Warszawa 1997.
33. Domańska H., Lifsches L., *Żydzi znad Gdańskiej Zatoki*, Agencja Wydawnicza Tu, Warszawa 2000.
34. Domańska H., *Magiczny Sopot*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2007.

35. Domańska H., *Opowieści sopockich kamienic*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2005.
36. Domańska H., *Sopockie rozmaitości*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2009.
37. Domańska H., *Tajemniczy Sopot*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2008.
38. Dragacz J., *Od Sopotu po Stogi. Początki kąpielisk morskich w okolicach Gdańska (1800–1870)*, Muzeum Gdańska, Gdańsk 2020.
39. Drywa D., *Zagłada Żydów w Obozie Koncentracyjnym Stutthof 1939–1945*, Muzeum Stutthof w Sztutowie, Gdańsk 2001.
40. Dzikowski M., *Zarys życia sportowego w Sopocie*, Wydawnictwo Golmar, Sopot 2002.
41. Engelmann B., *Prusy. Kraj nieograniczonych możliwości*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1984.
42. Fabiani-Madeyska I., *Odwiedziny Gdańska w XIX wieku*, Seria Źródeł Historycznych, nr 2, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Gdańsk 1957, s. 370.
43. Fabiani-Madeyska I., *Gdzie rezydowali w Gdańsku królowie polscy?*, Wydawnictwo Ossolineum, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk 1976.
44. Farr M., Guégan X. (red.), *The British Abroad since XIX Century*, v. I, Wydawnictwo Macmillan, London 2013.
45. Ferry K., *Beach Huts and Bathing Machines*, Wydawnictwo Shire, London 2009.
46. Filipowicz Z., *Zarys historii turystyki*, Wydawnictwo Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Wrocław 1963.
47. Fortuna G., Tusk D., *Brzeźno, Nowy Port – Był sobie Gdańsk. Dzielnice*, Wydawnictwo Millenium Media, Gdańsk 2004.
48. Fros H., Sowa F., *Księga imion i świętych*, t. VI: W-Z, Wydawnictwo Księży Jezuitów, Kraków 2007.
49. Fryc-Hyży K., *Filmowy spacerownik po Trójmieście*, Wydawnictwo Agora S.A., Gdańsk 2009.
50. Fułek W., Sizing-Wojnarowski R., *Kurort w cieniu PRL-u, Sopot 1945–1989*, Wydawnictwo L&L, Gdańsk 2007.
51. Gaj J., *Zarys historii polskiej kultury fizycznej w Wolnym Mieście Gdańsku*, Wydawnictwo PWN, Warszawa – Poznań 1976.
52. Gaj J., *Zarys historii turystyki w Polsce w XIX i XX wieku*, Wydawnictwo AWF, Poznań 2001.
53. Gaj J., *Zarys historii turystyki w Polsce*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomicznej i Pedagogicznej, Warszawa 2003.

54. Gebert J., *Z gdańskich boisk i stadionów*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1970.
55. Geremek B. (red.), *Kultura Polski średniowiecznej XIV–XV w.*, Wydawnictwo Semper, Warszawa 1997.
56. Gliński M., Kukliński J., *Kronika Gdańska*, t. I: 997–1945, Muzeum Gdańska, Gdańsk 2019.
57. Głowacki W., *Dzieje jachtingu światowego*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1983.
58. Golec J., *Sopot Kronika XX wieku*, Wydawnictwo Golmar, Gdynia 2001.
59. Grass G., *Błaszany bębenek*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 1993.
60. Grass G., *Kot i mysz*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1982.
61. Grass G., *Psie lata*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk, 1990.
62. Gruszczyński T., *Gazownictwo na Pomorzu Gdańskim*, t. I–II, Wydawnictwo Pomorska Spółka Gazownicza, Gdańsk 2003.
63. Gruszczyński W., *Leibhusaren – Historia Czarnych Huzarów*, Gdański Kantor Wydawniczy, Gdańsk – Gdynia 2019.
64. Iwicki Z., *Kronika parafii (katedralnej) w Oliwie (1904–1945)*, Oficyna Czac, Gdańsk 1999.
65. Janiszewska A. (red.), *Jakość życia ludzi starych – wybrane problemy*, „Space – Society – Economy”, nr 14, Department of Population and Services Studies, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2015.
66. Jursz H., *Koleją z Wrzeszcza na Kaszuby*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2013.
67. Kamphausen R. E., *Geographie für die Verkehrswirtschaft*, Wydawnictwo Gabler, Wiesbaden 1991.
68. Kizik E., Barylewska-Szymańska E., Szymański W. (red.), *Daniel Chodowiecki i kultura 2. połowy XVIII wieku w Europie Północnej*, Wydawnictwo Dom Uphagena, Gdańsk 2002.
69. Koper S., *Życie prywatne elit Drugiej Rzeczypospolitej*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 2009.
70. Kosiarz E., *Wyzwolenie Polski Północnej 1945*, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1967.
71. Kosik K., *Oruński antykwariat*, Wydawnictwo Bernardinum, Pelplin 2011.
72. Kossak W., *Wspomnienia*, Wydawnictwo PAX, Warszawa 1973.
73. Kot T., *Sopot 1939–1945*, Wydawnictwo Kuryer Sopotki, Sopot 2013.
74. Kowalczyk A., *Geografia turystyki*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 2000.
75. Kowalski K. M. (red.), *Od Czarnych Huzarów do Niebieskich Beretów. Dzieje garnizonu w Gdańsku-Wrzeszczu*, Wydawnictwo KFP, Gdańsk 2018.

76. Krasuski J., *Historia Niemiec*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław – Warszawa – Kraków 2008.
77. Krasuski J., *Historia Rzeszy Niemieckiej 1871–1945*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1969.
78. Kulczycki Z., *Zarys historii turystyki w Polsce*, Wydawnictwo Sport i Turystyka, Warszawa 1977.
79. Kurecka M., *Niedokończona gawęda*, Wydawnictwo Tower Press, Gdańsk 2000.
80. Kurek Z., *Trzy lata w Wolnym Mieście Gdańsku 1936–1939*, Wydawnictwo Pomorze, Bydgoszcz 1987.
81. Kuś D., *Brzeźno – Brösen*, Wydawnictwo Marpress, Gdańsk 2017.
82. Lam S. (red.), *Ilustrowana Encyklopedia Trzaski Everta i Michalskiego*, t. V: Si-Z, Dom Wydawniczy Babicz Harasimowicz i Spółka, Warszawa 1928.
83. Lee S. (red.), *Dictionary of National Biography*, v. XLIX, Smith, Elder & Co., London 1897.
84. Letkemann P., *Preussische Verwaltung des Danziger Bezirks 1815–1870*, Herder Institut, Marburg/Lahn 1967.
85. Litwin J., *Morskie zabytki Gdańska i okolic*, Wydawnictwo Marpress, Gdańsk 1999.
86. Łozińska M., Łoziński J., *Życie codzienne i niecodzienne w przedwojennej Polsce*, Wydawnictwo Pruszyński i Spółka, Warszawa 1999.
87. Łukasiewicz D., *Życie codzienne w Królestwie Prus w latach 1701–1933*, Wydawnictwo IH PAN, Warszawa 2020.
88. Majewski M. W., *Rozwój motoryzacji w II Rzeczypospolitej*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego, Kraków 2016.
89. Mamuszka F., *Bedeker Sopocki*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1981.
90. Mamuszka F. i in. (red.), *Gdańsk jego dzieje i kultura*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1970.
91. Mamuszka F., *Oliwa. Okruchy z dziejów*, Krajowa Agencja Wydawnicza, Gdańsk 1985.
92. Mamuszka F., *Sopot i okolice*, Wydawnictwo Sport i Turystyka, Warszawa 1989.
93. Mamuszka F., *Sopot. Rys dziejów*, Towarzystwo Przyjaciół Sopotu, Sopot 1983.
94. Masłowski A., *Historia Dolnego Miasta do 1945 roku*, Wydawnictwo Bernardinum, Gdańsk 2016.
95. Meyers J. (red.), *Meyers Konversations – Lexikon*, v. XVI, Bibliographischen Instituts, Leipzig – Wien 1885–1892.
96. Miciński J., *Księga statków polskich*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 1996.

97. Modrzewski J. (red.), *Encyklopedia techniki wojskowej*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1987.
98. Moska W., Brodnicki M., Tylewska-Ostrowska Z. (red.), *Moda na sport*, t. I, Gdańsk 2013.
99. Omilanowska-Kiljańczyk M., *Budowanie nad Bałtykiem, Studia z architektury i sztuki Gdańska, Pomorza i Żmudzi*, Fundacja Terytoria Książki, Gdańsk 2018.
100. Orgelbrand S. (red.), *Encyklopedia Powszechna*, t. XIV, Wydawnictwo Towarzystwa Akcyjnego Odlewni Czcionek i Drukarni S. Orgelbranda i Synów, Warszawa 1903.
101. Orłowicz M., *Ilustrowany przewodnik po Gdańsku*, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, Warszawa 1928.
102. Orłowicz M., *Przewodnik po Gdańsku, Oliwie i Sopotach*, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, Warszawa 1928.
103. Ostrowski M., *Duszpasterstwo wobec problemu wolnego czasu człowieka. Aspekt moralno-pastoralny ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień turystyki*, Wydawnictwo Papieska Akademia Teologiczna w Krakowie, Kraków 1996.
104. Owiński M., *Dwie godziny w listopadzie. Wizyta Heinricha Himmlera w obozie Stutthof 23 listopada 1941. Geneza przebieg konsekwencje*, Muzeum Stutthof, Sztutowo 2020.
105. Paner H. (red.), *Archeologia Gdańska*, t. I, Muzeum Archeologiczne w Gdańsku, Gdańsk 2006.
106. Pawłowicz Z., *Historia parafii św. Antoniego w Gdańsku-Brzeźnie*, Parafia św. Antoniego, Gdańsk 1985.
107. Pawluczuk Z., *Zarys dziejów towarzystw gimnastycznych „Sokół” w Gdańsku, na Kaszubach i Kociewiu, w latach 1894–1939*, Wydawnictwo Pionier, Gdańsk 1995.
108. Piwarski K., *Dzieje Gdańska w zarysie*, Wydawnictwo Instytut Bałtycki, Gdańsk – Bydgoszcz – Szczecin 1946.
109. Piątkowski A., *Kolej Wschodnia w latach 1842–1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Rozprawy i Materiały Ośrodka Badań Naukowych im. Wojciecha Kętrzyńskiego w Olsztynie, nr 156, Olsztyn 1996.
110. Płaza-Opacka D., Stegner T., Szykiel E., *Po słońce i wodę – polscy letnicy nad Bałtykiem w XIX i pierwszej połowie XX wieku*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2004.

111. Postawka M., Lorens P. (red.), *100-lecie nowoczesnej urbanistyki w Gdańsku*, Wydawnictwo Fundacja Gdańska, Gdańsk 2009.
112. Przeworski J., Wachtel M. J., *Ilustrowana encyklopedia powszechna*, t. I, Wydawnictwo J. Przeworski, Warszawa 1937.
113. Rehaag G., *Ostseebad Stutthof. Heimat-Dokumentation Danzig Westpreussen*, Preetz 1995.
114. Rychter W., *Moje dwa i cztery kółka*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1985.
115. Sajer G., *Zapomniany żołnierz*, Wydawnictwo L&L, Gdańsk 2003.
116. Salmonowicz S., *Prusy. Dzieje państwa i społeczeństwa*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1987.
117. Samp J., *Gdańskie dwory i pałace*, Wydawnictwo Marpress, Gdańsk 1998.
118. Schäufler H., *Pantery nad Wisłą. Żołnierze ostatniej godziny*, Wydawnictwo Maszoperia Literacka, Gdańsk 2010.
119. Schenk D., *Albert Forster, Gdański namiestnik Hitlera*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2002.
120. Schenk D., *Gdańsk 1930–1945. Koniec pewnego Wolnego Miasta*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2014.
121. Schmidt K. v., Schulze G. E. (red.), *Allgemeine Deutsche Biographie*, v. XXXII, Wydawnictwo Duncker & Humblot, Leipzig 1891.
122. Semków P. (red.), *Dzieje Sopotu*, t. II: 1939–1945, Oficyna Pomorska, Gdańsk 2003.
123. Śliwiński B. (red.), *Dzieje Sopotu do roku 1945*, t. I, Oficyna Pomorska, Gdańsk 1998.
124. Śliwiński B. (red.), *Historia Pruszcza Gdańskiego do 1989 roku*, Wydawnictwo Urząd Miasta Pruszcz Gdański, Pruszcz Gdański 2008.
125. Sokołowska M., *Opony i kieszki samochodowe, czyli motoryzacja przedwojennej Gdyni*, Wydawnictwo Verbi Causa, Gdynia 2018.
126. Stavorinus G., *Die Geschichte der Königlichen/Kaiserlichen Werft Danzig: 1844–1918*, Veröffentlichungen aus den Archiven Preussischer Kulturbesitz, v. XXVII, Böhlau, Köln 1990.
127. Stegner T., *Historia turystyki. Polska i świat*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2016.
128. Szymański W., Barylewska-Szymańska E., Urban T., Brzezicki S., *Gdańsk na fotografii lotniczej z okresu międzywojennego, ze zbiorów Instytutu Herdera*

w Marburgu, Wydawnictwo Herder-Institut Marburg – Via Nova, Marburg – Wrocław, 2010.

129. Topolski J., *Metodologia historii*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1984.
130. Traba R., Hahn H. H. (red.), *Polsko-niemieckie miejsca pamięci*, t. IV: *Refleksje metodologiczne*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2013.
131. Trupinda J., *Gedania – klub gdańskich Polaków (1922–1953)*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2015.
132. Tusk D., Duda D. (red.), *Wydarzyło się w Gdańsku 1901–2000. Jeden wiek w jednym mieście*, Wydawnictwo Dar Gdańska, Gdańsk 1999.
133. Tusk D., Duda D., Fortuna G., Gach Z., *Dawny Sopot*, Dar Gdańska, Gdańsk 1998.
134. Warszzyńska J., Jackowski A., *Podstawy geografii turystyki*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1978.
135. Warszzyńska J., Jackowski A., *Podstawy geografii turystyki*, Wydawnictwo PWN, Warszawa 1979.
136. Wereszycki H., *Historia Austrii*, Wydawnictwo Ossolineum, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk 1986.
137. Wodejko S., *Ekonomiczne podstawy turystyki*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 1998.
138. Wójcicki J., *Wolne Miasto Gdańsk 1920–1939*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1976.
139. Żakiewicz M., *Gdańsk 1945 – Kronika Wojennej Burzy*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2008.
140. *Zbiór referatów wygłoszonych na konferencji jubileuszowej, upamiętniającej 100. rocznicę przekopu ujścia Wisły do Morza Bałtyckiego w Świbnie*, Gdańsk 1995.
141. Zerrath M. (opr.), *Lufkurort und Ostseebad Oliva bei Danzig*, Wydawnictwo W. Buxenstein, Berlin ok. 1914.
142. Zieliński B., *Kościół parafialny p.w. św. Antoniego Padewskiego Gdańsk-Brzeźno*, Wydawnictwo Studio Plus, Bydgoszcz 2015.

B. Artykuły i rozdziały w monografiach

1. Abramowicz M., *Restaurator z dworca – posterunek oficera nr 4*, „Był sobie Gdańsk”, 1997 nr 3 (grudzień), s. 17–21.

2. Baliński A., *Tenis w Sopocie 1897–1945*, „Rocznik Sopocki”, 1997 nr 12, s. 277–280.
3. Barylewska-Szymańska E., *Daniel Eggert — gdański rzeźbiarz XVIII wieku. Przyczynek do biografii artysty Gdańszczanin w Berlinie*, W: Kizik E., Barylewska-Szymańska E., Szymański W. (red.), *Daniel Chodowiecki i kultura 2. połowy XVIII wieku w Europie Północnej*, Gdańsk 2002, s. 83–90.
4. *Bastion Polskości*, „Głos Wybrzeża”, 1987 nr 225 z dn. 26–27.09., s. 1.
5. Berendt G., *Gdańsk od niemieckości do polskości*, „Biuletyn IPN”, 2006 nr 8–9, s. 51–62.
6. Błazejewski M., *Śpiewacy sopockiej Waldoper w nagraniach płytowych*, „Rocznik Sopocki”, 2006 nr 19, s. 106–112.
7. Buchholz-Todorska M., *Sopoccy zleceniodawcy Adolfa Bielefeldta*, W: Barylewska-Szymańska E., Danielewicz M. (red.), *Architekt Adolf Bielefeldt 1876–1934*, Gdańsk Sopot 2004, s. 135–150.
8. *Bund der Polen in Deutschland e.V. Geschichte / Związek Polaków w Niemczech Zpwn – Historia*, „Magazyn Polonia – Kwartalnik Polaków w Niemczech”, 2017 nr 10/11, s. 14–37.
9. Butowski L., *Morska przestrzeń Turystyczna*, „Turizm”, 2004 nr 24, s. 57–64.
10. Ciechanowski K., *Hitlerowski obóz w Gdańsku Nowym Porcie (Zivilgefangenenlager Neufahrwasser) 1 IX 1939 – 1 IV 1940*, „Zeszyty Muzeum Stutthof w Sztutowie”, 1984 nr 5, s. 49–104.
11. Czaja E., *Wpływ przekopu Wisły w Świbnie na zabudowę rzeki i rozwój dróg wodnych w delcie Wisły*, W: *Zbiór referatów wygłoszonych na konferencji jubileuszowej, upamiętniającej 100. rocznicę przekopu ujścia Wisły do Morza Bałtyckiego w Świbnie*, Gdańsk 2014, s. 63–75.
12. Czarnogórski C., *Lufa*, W: Modrzewski J. (red.), *Encyklopedia techniki wojskowej*, Warszawa 1987, s. 330.
13. Czerniakowska M., *Jan Uphagen (1731–1802) bibliofil i miłośnik nauk przyrodniczych*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki”, 2002 nr 47/2, s. 111–122.
14. Daniluk J., *Koszary w Strzyży Górnej w latach 1920–1945*, W: Kowalski K. M. (red.), *Od Czarnych Huzarów do Niebieskich Beretów. Dzieje garnizonu w Gdańsku-Wrzeszczu*, Gdańsk 2018, s. 367–390.
15. *Das Tiergehege in Freudental*, „Unser Danzig”, 1954 nr 12 (grudzień), s. 18.
16. Dębowy J., *Elektrociepłownia Ołowianka*, W: Świsulski D. (red.), *Z kart historii elektryki na Pomorzu – 80 lat Stowarzyszenia Elektryków polskich na Wybrzeżu*,

- Wydawnictwo Stowarzyszenie Elektryków Polskich Oddział Gdańsk, Gdańsk 2012, s. 19–25.
17. Domańska H., *Ul. Bohaterów Monte Cassino A. D. 1937*, „Rocznik Sopocki”, 1997 nr 12, s. 52–60.
 18. Dowigiałło J., *Erazm Sykst i jego koncepcje hydrogeologiczne*, „Przegląd Geologiczny”, 2015, t. LXIII, nr 10/1, s. 683–687.
 19. Gizowski M., *Zarys dziejów rozwoju sportu tenisowego w Sopocie*, „Prace Naukowe Akademii im. Jana Długosza w Częstochowie”, Seria: Kultura Fizyczna, 2005 z. 6, s. 67–80.
 20. Gliński M., Śliwiński B., *Administracyjny podział i terytorialny rozwój Gdańska*, W: Śliwiński B. (red.), *Encyklopedia Gdańska*, Gdańsk 2012, s. 25–59.
 21. Głuszko T., *Był sobie kiedyś dwór w oliwskiej dolinie*, „30 Dni”, 2000 nr 11 (25) (listopad), s. 28–34.
 22. Głuszko T., *Rury von Wintera*, „30 Dni”, 1999 nr 2 (4), s. 32–41.
 23. Golc-Czyszek J., *Sopockie werandy*, „Ochrona Zabytków”, 1983 nr 36/3–4 (142–143), s. 243–257.
 24. Gołębiowska Z., *Podróż Izabeli i Adama Jerzego Czartoryskich do Wielkiej Brytanii (1789–1791)*, „Annales Universitatis Marie Curie-Sklodowska, Sectio F Historia”, 1983/1984, t. XXXVIII–XXXIX, s. 129–146.
 25. Gondek B., *Anielskie Chóry Gdańszczanina*, „Więści Pruszcza”, 2015 nr 34/109, s. 7–8.
 26. Gondek B., Jendrzewski A., *Samochody a polski wywiad wojskowy w Wolnym Mieście Gdańsku (1920–1939)*, „Komunikaty Mazursko-Warmińskie”, 2015 nr 1, s. 61–90.
 27. Gondek B., Kozłowski M., *Żydówki z Praust. Słabsze szły na spalanie*, „Gazeta Wyborcza Trójmiasto, Magazyn Trójmiasto”, 2016 z dn.15.01., s. 8–9.
 28. Gondek B., Kozłowski M., *Samorządowe sanatoria i ośrodki wypoczynkowe dla niezamożnej ludności Wolnego Miasta Gdańska w Jankowie, Orlu, Sztutowie i Zaskoczynie w okresie przedwojennym (1929–1939)*, „Zeszyty Muzeum Stutthof w Sztutowie”, 2020 nr 8/18, s. 11–24.
 29. Gondek B., *Okruchy gdańskiej motoryzacji*, „Kalendarz Gdański”, 2007, s. 10–14.
 30. Gondek L., *Działalność wywiadu polskiego w Prusach Wschodnich (1934–1939)*, „Komunikaty Mazursko-Warmińskie”, 1978 nr 4, s. 521–547.

31. Gosik B., *Rekreacja i aktywność ruchowa starszych osób. Przykład mieszkańców województwa łódzkiego*, W: Janiszewska A. (red.), *Jakość życia ludzi starych – wybrane problemy*, Łódź 2015, s. 151–163.
32. Groth A., *Sopot i sąsiednie wsie w czasach nowożytnych*, W: Śliwiński B. (red.), *Dzieje Sopotu do roku 1945*, Gdańsk 1998, s. 83–105.
33. Gruszkowski W., *Rozwój przestrzenny Gdańska od końca XIX wieku do I wojny światowej*, W: Postawka M., Lorens P. (red.), *100- lecie nowoczesnej urbanistyki w Gdańsku*, Warszawa 2010, s. 38–51.
34. Gut P., *Ustrój i organizacja administracji nadbałtyckich prowincji Prus w latach 1918–1939*, „Zapiski Historyczne”, 2016, t. LXXXI, s. 73–104.
35. Henzler M., *Mniej niż 1435 mm*, „O kolei po kolei, Polityka. Pomocnik Historyczny”, 2015 nr 6, s. 140–143.
36. Jankowski T., *50 lat PKM-u w Gdańsku*, „Jantarowe Szlaki”, 1972 nr 8–9, s. 35–40.
37. Jans W., *Tenis w Sopocie w latach 1897–2012*, W: Moska W., Brodnicki M., Tylewska-Ostrowska Z. (red.), *Moda na sport, T. I*, Gdańsk 2013, s. 115–128.
38. *Kampfbahn Niederstadt*, „Unser Danzig”, 1981 nr 5, z dn. 5.03, s. 15.
39. Kliem K., *Sport in der Zeit des Nationalsozialismus. Entwicklung und Zielsetzung im höheren Schulwesen und in der Zeit der Hitlerjugend*, Wydawnictwo VDM, Saarbrücken 2007, s. 87, Stępiński M. (rec.), „Acta Cassubiana”, 2008 nr 10, s. 247–257.
40. Kopczyński M., *Kto wymyślił turystów? – kolejowe biuro podróży i masowe wycieczki*, „O kolei po kolei, Polityka. Pomocnik Historyczny”, 2015 nr 6, s. 75.
41. Kot T., *Mówię „Hipodrom”, myślę „Sopot”*, „Rocznik Sopocki”, 2014 nr 25, s. 135–145.
42. Kruczek Z., Szromek A. R., *Wykorzystanie modelu R. W. Butlera w Interpretacji rozwoju atrakcji turystycznej na przykładzie kopalni soli w Wieliczce*, „Folia Turistica”, 2011 nr 25 (92), s. 275–290.
43. Kucharski A., *Staropolska turystyka uzdrowiskowa w XVIII wieku*, „Czasy Nowożytne”, 2010 nr 23, s. 121–148.
44. Lipuski J., *Doktor Żaczek*, „Pomerania”, 1999 nr 5, s. 11.
45. Łukasiewicz D., *Głód i nadmiar. Konsumpcja żywności w Prusach w XIX i na początku XX wieku*, „Colloquium”, 2018 nr 2, s. 65–88.
46. Szigeti M., *Dornier Do X: Legendary Flying Boat*, „Flug Revue”, 1999 nr 06, s. 16-17.

47. Majewska G., *Bieda i brud w życiu szwedzkich chłopów i robotników w XVIII i XIX wieku*, „Studia Historica Gedanensia”, t. I: *Brud i smród*, s. 47–60.
48. Majewski A., *Rys historyczny powstania przekopu ujścia Wisły do Morza Bałtyckiego pod Świbnem*, W: *Zbiór referatów wygłoszonych na konferencji jubileuszowej, upamiętniającej 100. rocznicę przekopu ujścia Wisły do Morza Bałtyckiego w Świbnie*, Gdańsk 1995, s. 5–22.
49. Mamuszka F., *Rys dziejów kąpieliska sopockiego w XIX wieku*, „Rocznik Sopocki 1980–1981”, 1983 nr 5, s. 19–50.
50. Mamuszka F., *Sopoccy spadkobiercy doktora Haffnera*, „Rocznik Sopocki 1996”, 1996 nr 11, s. 86–98.
51. Matysik S., *Dzieje Gdańska*, W: Mamuszka F., i in. (red.), *Gdańsk. Jego dzieje i kultura*, Warszawa 1969, s. 29–128.
52. Maurenbrecher W., *Schön, Theodor von*, W: Schmidt K. v., Schulze G.E. (red.), *Allgemeine Deutsche Biographie*, Lipsk 1891, s. 781–792.
53. Michałowski K., *Sztorm i wysoka fala w styczniu 1914*, „Był sobie Gdańsk”, 1997 nr 3, s. 30–31.
54. Moore N., *Russel Richard*, W: Lee S. (red.), *Dictionary of National Biography*, Londyn 1891, s. 470–471.
55. Myszczyszyn J., *Powstanie i rozwój kolei żelaznych w prowincji Pomorze jako wyraz aktywności lokalnych środowisk i sektora publicznego*, „Studia z historii społeczno-gospodarczej XIX i XX wieku”, 2016, t. 16, s. 91–110.
56. Paner H., *Archeologia Gdańska w latach 1988–2005*, W: Paner H. (red.), *Archeologia Gdańska. tom I*, Gdańsk 2009, s. 11–88.
57. Potęga-Magdziarz R., *Sopocka działalność Wiktora Kulerskiego [1865-1935] na przelomie wieków XIX i XX.*, „Kroniki Muzeum Sopotu”, 2008 nr 7, s. 4–9.
58. R. Sander, *Danziger Ruderei*, „Unser Danzig”, 1962 nr 18 z dn. 20.09, s. 9.
59. Rafiński S., *Alfons Chmielewski i jego sopockie przedsięwzięcie*, „Rocznik Sopocki 1980–1981”, 1983 nr 5, s. 70–77.
60. Richter R., *Neues von den Westpreussischen Kleinbahnen (WKAG)*, „Die Museums-Eisenbahn”, 2005 nr 1, s. 14–23.
61. Romanow A., *Sopot w latach 1818–1920*, W: Śliwiński B. (red.), *Dzieje Sopotu do 1945 roku*, Sopot 1998, s. 106–151.
62. Rozmarynowska K., *Z działalności dziewiętnastowiecznych gdańskich towarzystw upiększania miasta*, „Wiadomości Konserwatorskie”, 2004 nr 16, s. 47–53.

63. Rydz E., Mencil P., *Rozwój i regres sieci kolejowej na Pomorzu Środkowym*, „Słupskie Prace Geograficzne”, 2007 nr 3, s. 5–23.
64. Schwarz Z., *Prywatne ogrody botaniczne a rozwój nauk przyrodniczych w ośrodku gdańskim w XVI–XVIII wieku*, „Kwartalnik Historii, Nauki i Techniki”, 1986 nr 31/2, s. 411–444.
65. Sidorczyk-Heinsohn J., *Cesarski szczyt*, „30 Dni”, 2011 nr 4, s. 22–29.
66. Sperski M., *Sopockie lasy*, „Rocznik Sopocki”, 1996 nr 11, s. 99–124.
67. Sperski M., *Towarzystwo Upiększania i Rozwoju Sopotu 1881–1931*, „Rocznik Sopocki 2000/2002”, 2002 nr 15, s. 100–102.
68. Staręga M., *Przekształcenia gdańskich obiektów zabytkowych w pierwszej połowie XIX w. w kontekście rodzącej się myśli konserwatorskiej*, „Porta Aurea”, 2018 nr 17, s. 62–93.
69. Stępiński M., *Działacze Niemieckiego Związku Piłki Nożnej wobec dyktatury nazistowskiej w historiografii Republiki Federalnej Niemiec lat 1980–2010*, „Zapiski Historyczne”, 2015, t. LXXX, s. 39–63.
70. Stępiak H., *Niektóre problemy społeczne Wolnego Miasta Gdańska 1920–1933*, „Studia Gdańskie”, 1993 nr 9, s. 223–256.
71. Straburzyńska-Lupa A., Dziedzic S., Straburzyński G., Priessnitz V., Kneipp S., *Wilhelm Winternitz i ich wkład w rozwój wodolecznictwa w XIX i XX wieku*, „Acta Balneologica”, 2014, t. LVI, nr 1 (135), s. 51–55.
72. Tyszkiewicz A., *Laska Eskulapa oraz kielich Hygiei, czyli o roli węża w ikonografii medycznej i farmaceutycznej*, „Medycyna, Dydaktyka, Wychowanie”, 2020 nr 2, s. 46–48.
73. Voellner H., *Die Schlacht um Danzig 1945*, „Unser Danzig”, 1986 nr 5, s. 5–7.
74. Walton J. K., *British Tourists and the Beaches of Europe, from the Eighteenth Century to the 1960's*, W: Farr M., Guégan X. (red.), *The British Abroad since XIX Century*, s. 19–37.
75. Wdowik A., *Zdrojowe salony Europy. Polacy w Bath oraz Spa w 2. połowie XVIII wieku (w świetle wybranych źródeł biblioteczno-archiwalnych w Wielkiej Brytanii oraz Belgii)*, „Wiek Oświecenia”, 2017 nr 33, s. 205–248.
76. Wojasiewicz W., *Parochody*, „O kolei po kolei, Polityka. Pomocnik Historyczny”, 2015 nr 6, s. 10–13.
77. Wolting S., *Gdański teatr na Targu Węglowym od okresu Wolnego Miasta do końca II wojny światowej*, W: Ciechowicz J. (red.), *200 lat w teatrze na Targu Węglowym*, Wydawca Nadbałtyckie Centrum Kultury, Gdańsk 2004, s. 333–336.

78. Wyskok M., *Instrumentalizacja piłki nożnej w państwie totalitarnym na przykładzie Trzeciej Rzeszy*, „Prace Naukowe Akademii im. Jana Długosza w Częstochowie”, 2016 nr 15 (3), s. 11–23.
79. Wyskok M., Jurek T., *Założenia programowe Niemieckiego Związku Gimnastycznego w Polsce w latach 1921–1939*, „Rozprawy Naukowe AWF we Wrocławiu”, 2018 nr 63, s. 151–166.
80. Zajewski W., *Rok 1812 i oblężenie Gdańska w 1813 r.*, W: Cieślak E. (red.), *Historia Gdańska*, Gdańsk 1969, s. 168–187.
81. Załęska-Kaczko J., *Organizacja Kraft durch Freude w Wolnym Mieście Gdańsku i jej kąpielisko morskie*, „Argumenta Historica”, 2014 nr 1, s. 171–181.
82. Zaremska H., *Miejsca spotkań kultury masowej: karczmy i łaźnie*, W: Geremek B. (red.), *Kultura Polski średniowiecznej XIV–XV w*, Warszawa 1997, s. 239–255.
83. Zbierski A., *Początki Gdańska w świetle najnowszych badań*, W: Mamuszka F., i in. (red.), *Gdańsk jego dzieje i kultura*, s. 11–28.

C. Wydawnictwa okolicznościowe

1. Abramowicz M., *200 lat w teatrze na Targu Węglowym*, Dodatek specjalny „30 Dni” nr 7/8, Gdańsk 2001.
2. Buchholz-Todorska M. (red.), *Opera Leśna w Sopocie 1909–2009*, Muzeum Sopotu, Sopot 2009.
3. Ciechowicz J. (red.), *200 lat w teatrze na Targu Węglowym*, Wydawca Nadbałtyckie Centrum Kultury, Gdańsk 2004.
4. *Danziger Erinnerung nach 50 Jahren, 1945, Gdańskie wspomnienia po 50 latach o roku 1945*, Wydawnictwo Marpress, Gdańsk 1997.
5. Dwertmann F., *Danzig – Gdańsk 1944. Gespräche nach 50 Jahren*, Wydawnictwo Marpress, Gdańsk 1994.
6. Gąssowski J., Stanowski R., *40 lat Akademickiego Związku Sportowego w Gdańsku 1921–1961*, Wydawnictwo AZS Gdańsk, Gdańsk 1961.
7. Gochniewski A., *50 lat KKS Gedania 1922–1972 – materiały*, Wydawnictwo KKS „Gedania”, Gdańsk 1972.
8. Gochniewski A., Stegner T., Torchała E., Tuminowski J., *75 lat Gedanii*, Wydawnictwo KKS „Gedania” Gdańsk, Gdańsk 1995.
9. Piotrowicz J., *75 lat Automobilklubu Morskiego Klubu Obywatelskiego w Gdyni*, Wydawnictwo Akademicki Klub Morski, Gdynia 2011.

10. Świsulski D. (red.), *Z kart historii elektryki na Pomorzu – 80 lat Stowarzyszenia Elektryków polskich na Wybrzeżu*, Wydawnictwo Stowarzyszenie Elektryków Polskich Oddział Gdańsk, Gdańsk 2012.
11. Wika W., *Piłka nożna na Wybrzeżu Gdańskim, 50 lat Gdańskiego Okręgowego Związku Piłki Nożnej*, Wydawnictwo Gdańskiego Okręgowego Związku Piłki Nożnej, Gdańsk 1995.

D. Maszynopisy

1. Anton Z., *Infrastruktura organizacyjna i materialno-techniczna kultury fizycznej w mieście Gdańsku (1807–1919)*, maszynopis pracy doktorskiej obronionej na Akademii Wychowania Fizycznego w Gdańsku w 1997 roku.
2. Dargacz J., *Gdańskie kąpieliska morskie w XIX wieku. Studium z dziejów letniego wypoczynku w epoce przedindustrialnej*, maszynopis pracy doktorskiej obronionej na Wydziale Historycznym Uniwersytetu Gdańskiego w 2015 roku.
3. Moska W., Chrościelecki J., *Gdański ruch turnerski w latach 1862–1919*, wydruk na prawach rękopisu, Gdańsk 2011.
4. Załęska-Kaczko J., *Architektura nazistowskiego Gdańska*, stenogram z wykładu z 09.01.2016 r. w Instytucie Kultury Miejskiej w Gdańsku.

Streszczenie w języku polskim

Niniejsza dysertacja opisuje zagadnienia związane z rozwojem infrastruktury w zakresie turystyki, rekreacji i sportu mieszkańców kurortów Gdańska i Sopotu od 1871 do 1945 roku. W pionierskim okresie rozwoju turystyki, głównym czynnikiem skłaniającym ludzi do podróży turystycznych były walory krajobrazowe, natomiast w pierwszej połowie XX wieku, to właśnie infrastruktura stała się podstawowym motywem wyjazdów turystycznych. Infrastruktura turystyczna we współczesnej literaturze naukowej definiowana jest jako jeden z kluczowych elementów obszarowego produktu turystycznego. Praca obejmuje zatem zagadnienia dotyczące historycznego ujęcia ewolucji zmian zachodzących w infrastrukturze turystycznej, rekreacyjnej aktywności fizycznej i sportowej kurortów Gdańska i Sopotu w kontekście aktywnego wypoczynku mieszkańców i wczasowiczów na przestrzeni lat 1871–1945. W treści pracy dokonano podziału na trzy podokresy, mianowicie: 1871–1920, czyli od proklamowania Drugiej Rzeszy do utworzenia Republiki Weimarskiej, lata 1920–1939, to okres Wolnego Miasta Gdańska oraz okres 1939–1945 – od inkorporacji do Trzeciej Rzeszy Niemieckiej do końca drugiej wojny światowej. Każdy z wyodrębnionych okresów był umotywowany przemianami społeczno-politycznymi i gospodarczymi, mającymi wpływ na powstanie i rozwój omawianej infrastruktury. Zmiany infrastrukturalne zostały przedstawione na tle przemian politycznych, społecznych i ekonomicznych we wskazanym przedziale czasu i na ściśle określonym obszarze.

Celem rozprawy było dokonanie analizy procesu powstania i rozwoju zagospodarowania służącego turystyce, szeroko pojętej rekreacji oraz podejmowaniu aktywności sportowej na tle społecznych i politycznych uwarunkowań okresu pruskiego i Wolnego Miasta Gdańska, a także po inkorporacji terenów Gdańska i Sopotu do Trzeciej Rzeszy we wrześniu 1939 roku, aż do zakończenia drugiej wojny światowej w 1945 roku. Określono również cel dodatkowy, którym była ocena wpływu rozwoju infrastrukturalnego na skalę i formy aktywnego wypoczynku mieszkańców, a także osób odwiedzających te miejscowości. Podczas opracowywania zagadnienia podjęto próbę odpowiedzi na następujące pytania badawcze:

1. Jaki był stan zagospodarowania turystycznego na omawianym obszarze przed 1871 rokiem?
2. Kto i w jaki sposób korzystał z infrastruktury turystycznej, rekreacyjnej i sportowej Gdańska i Sopotu?
3. Jakie czynniki wpłynęły na intensyfikację procesów zagospodarowania turystyczno-rekreacyjno-sportowego w latach 1871–1920, 1920–1939 i 1939–1945?

4. Jakie obiekty odegrały najważniejszą rolę w zagospodarowaniu turystyczno-rekreacyjno-sportowym Gdańska i Sopotu do 1945 roku i w jaki sposób wykorzystywano tę infrastrukturę do organizacji różnych inicjatyw, dotyczących aktywności fizycznej w poszczególnych porach roku?
5. Jaki był kierunek rozwoju infrastruktury turystyczno-rekreacyjno-sportowej Gdańska i Sopotu w latach 1871–1945.

Praca składa się z wstępu, sześciu rozdziałów głównych, zakończenia, aneksu, bibliografii, streszczenia w języku polskim i angielskim oraz indeksu nazwisk, wykazu skrótów, spisu fotografii. We wstępie omówiono stan badań, temat pracy, strukturę pracy, metody badawcze i źródła. Określono cel pracy i pytania badawcze. W rozdziale pierwszym omówiono ewolucję Gdańska i Sopotu w kierunku rozwiniętych miejscowości nadmorskich do 1871 roku. W drugim przedstawiono uwarunkowania polityczne i społeczno-administracyjne rozwoju Gdańska i Sopotu w drugiej połowie XIX i na początku XX wieku. W rozdziale trzecim scharakteryzowano turystyczno-rekreacyjno-sportową infrastrukturę centralnych dzielnic miasta Gdańska w latach 1871–1945. W czwartym zaprezentowano infrastrukturę turystyczną, sportową i rekreacyjną Brzeźna, Nowego Portu, Stogów, Westerplatte i Pruszcza Gdańskiego. W rozdziale piątym omówiono infrastrukturę Oliwy, która do 1926 roku stanowiła oddzielne miasto i luftkurort. W szóstym uwagę poświęcono miastu Sopot – najbardziej znanej destynacji turystycznej Zatoki Gdańskiej. Praca zawiera podsumowujące zakończenie oraz załączniki, na które składają się fotografie i dokumenty nawiązujące do treści dysertacji.

Temat pracy, skupiający się na infrastrukturze turystycznej, rekreacyjnej i sportowej sprawił, że obszerna kwerenda objęła liczne przewodniki turystyczne, okolicznościowe broszury, druki ulotne, księgi adresowe, relacje oraz prasę, a także plany, mapy i archiwalne materiały filmowe. Najwięcej informacji o infrastrukturze turystycznej, rekreacyjnej i sportowej w omawianym okresie dostarczyły właśnie wyżej wymienione źródła. Ważnym źródłem były pocztówki i fotografie, które obecnie, dzięki istnieniu takich archiwów cyfrowych: jak Narodowe Archiwum Cyfrowe, Fotopolska, czy Muzeum Pomorza stały się zdecydowanie lepiej dostępne. Nieocenione były także materiały prywatne wielu miłośników regionu, skupionych na nieformalnych forach na profilach społecznościowych, którzy penetrując domowe zbiory, udostępnili niezwykle interesujące materiały ilustracyjne. Bardzo cennym źródłem ikonografii i druków ulotnych, okazały się również portale domów aukcyjnych. Powyższe źródła uzupełniono materiałami, pochodzącymi z kwerend w polskich i zagranicznych zasobach archiwalnych. Zagadnienia infrastrukturalne w kontekście turystyczno-rekreacyjno-sportowym na obszarze Gdańska i Sopotu stanowią bardzo ważny

element lokalnego dziedzictwa kulturowego. Bez jego poznania nie sposób zrozumieć przemian urbanizacyjnych, społecznych i obyczajowych na wybrzeżu Zatoki Gdańskiej.

Summary

This dissertation describes issues related to the development of the infrastructure in the field of tourism, recreation and sports among the inhabitants of the resorts of Gdańsk and Sopot from 1871 to 1945. In the pioneering period of tourism development, the main factor encouraging people to travel was concerned to be related to landscape values, while in the first half of the 20th century, infrastructure became the basic motive for tourist trips. Tourism infrastructure in contemporary scientific literature is defined as one of the key elements of an area tourism product. The thesis therefore covers issues related to the historical approach to the evolution of changes which took place in the tourist infrastructure, recreational physical and sports activities of the resorts of Gdańsk and Sopot in the context of active recreation of residents and holidaymakers over the years 1871–1945. The content of this dissertation is divided into three subperiods, namely: 1871–1920, i.e. from the proclamation of the Second Reich to the establishment of the Weimar Republic, the years 1920–1939, the period of the Free City of Gdańsk and the period 1939–1945 – from the incorporation into the German Third Reich until the end of the Second World War. Each of the distinguished periods was motivated by socio-political and economic changes that influenced the creation and the development of the infrastructure in question. Infrastructure changes were presented against the background of political, social and economic changes in the indicated time period and in a precisely defined area.

The main aim of the dissertation is to analyze the process of creation and development for tourism, broadly understood recreation and sports activities against the background of the social and political conditions of the Prussian period and the Free City of Gdańsk, as well as after the incorporation of the areas of Gdańsk and Sopot into the Third Reich in September 1939, until the end of World War II in 1945. An additional goal inclined in the thesis was also defined, which was to assess the impact of infrastructure development on the scale and forms of active recreation of residents and visitors to mentioned cities. While developing the issue, an attempt was made to answer the following research questions:

1. What was the state of tourist development in the discussed area before 1871?
2. Who and how used the tourist, recreational and sports infrastructure of Gdańsk and Sopot?
3. What factors influenced the intensification of tourism, recreation and sports development processes in the years 1871–1920, 1920–1939 and 1939–1945?
4. What facilities played the most important role in the tourist, recreational and sports development of Gdańsk and Sopot until 1945 and how was this infrastructure used to

organize various initiatives regarding physical activity in particular seasons of the year?

5. What was the direction of development of the tourist, recreational and sports infrastructure of Gdańsk and Sopot in the years 1871–1945?

The thesis consists of an introduction, six main chapters, a conclusion, an annex, a bibliography as well as an index of names, a list of abbreviations, and a list of photographs. The introduction discusses the state of research, the topic of the dissertation, the structure of the paper, research methods used and sources. The purpose of the diploma paper together with research questions were all defined. The first chapter discusses the evolution of Gdańsk and Sopot towards developed seaside towns until 1871. The second one presents the political and socio-administrative conditions for the development of Gdańsk and Sopot in the second half of the 19th century and the beginning of the 20th century. The third chapter characterizes the tourist, recreational and sports infrastructure of the central districts of Gdańsk in the years 1871–1945. The fourth chapter presented the tourist, sports and recreational infrastructure of Brzeźno, Nowy Port, Stogi, Westerplatte and Pruszcz Gdański. The fifth one discusses the infrastructure of Oliwa, which until 1926, was a separate city and resort. The last chapter is focused on the city of Sopot - the most famous tourist destination in the Bay of Gdańsk. The paper contains a summary, a conclusion and appendices, which consist of photographs and documents referring to the content of the dissertation.

The topic of the diploma paper, focusing on tourist, recreational and sports infrastructure, resulted in an extensive query covering numerous tourist guides, occasional brochures, leaflets, address books, reports and the press, as well as plans, maps and archival film materials. The above-mentioned sources provided various information about tourist, recreational and sports infrastructure in the period in question. Postcards and photographs were an important source, and now, thanks to the existence of digital archives such as the National Digital Archives, Fotopolska, and the Pomerania Museum, they have become much more accessible. Private materials of many lovers of the region, gathered on informal forums on social media profiles, who, exploring their home collections, shared extremely interesting illustrative materials became an invaluable resources towards the study. Auction house portals turned out to be a very valuable source of iconography and ephemera. All above sources were supplemented with materials from research in Polish and foreign archival resources. Infrastructure issues in the context of tourism, recreation and sports in the area of Gdańsk and Sopot constitute a very important element of local cultural heritage. Without knowing it, it is impossible to understand the urbanization, social and moral changes on the coast of the Bay of Gdańsk.

Indeks nazwisk

(Nie obejmuje części dokumentacyjnej)

- A
- Achten von, 47
- Ancyporowicz Aleksander, 87
- Anton Zbigniew, 8
- Asman Carl, 187
- Avensleben von, 197
- B
- Baasner, 196
- Babicz-Kaczmarek Karolina, 9
- Bach-Zelewski von dem Erich, 238
- Bachleda Józef, 94
- Bacon Francis, 61
- Bar Roman, 7
- Barbulla Ernest, 112
- Barré Kurt, 133
- Barsoe Andreas, 230
- Batory Stefan, 40
- Batow Paweł, 145
- Beatrycze d'Este Maria, 22
- Becker-Lee Ernest, 180
- Beethoven van Ludwig, 209
- Ben Gurion Dawid, 84, 130
- Bender Hugo, 98
- Benzler, 232
- Bethge Friedrich, 133
- Beyer Max, 130
- Bielang Eryka, 137
- Biernacka-Małachowska Konstancja, 34, 42
- Bielefeldt Adolf, 199, 213
- Biesiadecki Maciej, 129
- Bismarck von Otton, 52, 53, 54
- Bładau Friedrich, 40, 241
- Bochyńska, 131
- Bock, 99
- Bock Gottfried, 169
- Boehlke, 83
- Boehlke Artur, 156
- Bonaparte Napoleon, 29, 45, 241
- Bonaparte Napoleon III, 52
- Borchard Erich, 204
- Borkmann, 47
- Bormann Martin, 237
- Bottcher Max, 98
- Bourbon-Conti de Franciszek Ludwik, 45
- Bromm Ewa, 238
- Brzęczkowski Stanisław, 210
- Buch, 196
- Buchholz-Todorska Małgorzata, 9
- Buchholz Max, 210
- Buhse Daniel, 33
- Burmester Adolf, 70
- Burski Karol, 48
- Butler Richard, 15, 16
- Böttcher Ernst Adolf, 49
- C
- Canaris Wilhelm, 129
- Caprivi von Georg Leo, 53
- Carl Adolph, 229
- Cartsen Albert, 86
- Celej Włodzimierz, 181
- Ceynowa Florian, 232

Chmielewski Alfons, 218, 230
Chołoniewscy, 232
Cieszyński, 48
Cockerill John, 32
Conti-Bourbon de Franciszek Ludwik, 45
Cook Thomas, 56
Creutzburg Herbert, 178
Curie-Skłodowska Maria, 228
Cyrankowski, 97
Czachowski Georg, 173
Czerwiński, 97

D

d' Arquien Maria Kazimiera, 22
Dallmer Gotthilf Friedrich, 40, 240
Daniluk Jan, 9
Danz Rudolf, 184
Dargacz Janusz, 8, 25
Dassel von Rainald, 61
Decauville Paul Armand, 108
Delamiński, 48
Deptowski Jan Joachim, 48
Dewitz-Krebs von Stephan, 218
d' Este Maria Beatrycze, 22
Dioklecjan, 20
Ditchlewski, 83
Ditthard, 44
Dobrzański Henryk (Hubal), 212
Doering Bernard, 218
Doering Konrad, 171
Doliński Andrzej, 7
Domańska Hanna, 9, 213
Dombkowski, 159
Donat Hans, 132
Donath, 97

Dostal Nico, 133
Drewns Herbert, 98, 99
Drost Wolfgang, 85
Drzewicki, 184
Dubieńska Wanda, 234
Dunin-Strassburger Olga, 88
Dunkel Heinrich, 194
Dunlop John Boyd, 217
Dürer Albrecht, 21
Dutczke Kramarz, 41
Dyck van Antoon, 36

E

Eggert Daniel, 37
Ehlers Heinrich, 75, 138
Eichmann, 99
Engelke, 47
Engler Willy, 171
Ertel Karol Eduard, 163
Ewald Wilhelm, 231

F

Fiebing, 84
Filipowicz Zygmunt, 7
Fischer Arthur, 230
Fischer Emil, 130
Fischer Friedrich, 83
Fischer Richard, 162
Forster Albert, 68, 69, 70, 71, 75, 77, 105,
143, 144, 222, 238
Franzkowski Gabriel, 98
Fredro Aleksander, 132
Friedt Walter, 98
Froboss Helmut, 88

G

Gaffron und Prittwitz von Curt, 219
Gaffron und Prittwitz von Max, 218
Gaj Jerzy, 7
Gardie de la Magnus, 47
Gause Karl, 129
Gebert Jerzy, 92
Gendrtutz, 84
Gertzki, 83
Geschkat Johann Ferdinand, 30
Gesebrecht, 47
Gibsone Aleksander, 31, 126
Giese, 47
Gliński Mirosław, 233
Głuszek Tadeusz, 178
Goebbels Joseph, 77, 143
Golańska, 229
Goldschmidt Julius, 162
Golec Józef, 8
Göring Hermann, 77, 237
Grabowska, 77
Grabowski August Maksymilian, 46
Gralath Daniel, 39, 61
Gralath Ludwik, 210
Grass Günter, 157, 158, 175, 178, 185, 188
Gravenstein Hans, 158
Greiser Arthur, 69, 77
Griszin Iwan, 238
Gringel, 84
Groll Elisabeth, 230
Groll Hedwiga, 230
Groth, 84
Gutte, 49
Guttzeit, 84

H

Haeser Horst, 227
Haeser Paulina, 227
Haffner Jean-Georges, 40, 48, 49, 190, 222, 241
Haffner Józefina, 49
Haffner Regina Karolina, 49
Hagemann Kaspar, 85
Hahn Johann Siegmund, 23
Halama Leokadia, 232
Halbe Max, 133
Hanemann, 99
Haupt Michael, 133
Hausburg, 196
Hausmann Manfred, 133
Hechingen-Hohenzollern von Karol, 174, 175
Hechingen-Hohenzollern von Maria, 174
Herbst Edward, 190
Herdemertens Otton, 210
Hess, 156
Hieronim św., 20
Himmler Heinrich, 237
Hinz Johann, 182
Hinz Martha, 157
Hitler Adolf, 13, 68, 69, 71, 75, 132, 142, 143, 144, 148, 237, 238
Hintzmann C., 177
Hoene Emilia, 38
Hoene Friedrich August, 38, 245
Hofel Otton, 229
Hofer Paul, 130
Hohenzollern Albrecht, 51
Hohenzollern Augusta Wiktorja, 66, 129, 219

Hohenzollern Fryderyk II, 168
 Hohenzollern Fryderyk III, 51
 Hohenzollern Fryderyk Wilhelm I, 51
 Hohenzollern Fryderyk Wilhelm III, 29
 Hohenzollern Fryderyk Wilhelm IV, 52
 Hohenzollern Wilhelm I, 52, 53, 58, 65
 Hohenzollern Wilhelm II, 53, 54, 64, 65,
 67, 129, 199, 221
 Hohenzollern-Hechingen von Karol, 174,
 175
 Hohenzollern-Hechingen von Maria, 174
 Holz, 218
 Hoppe Paul Werner, 170
 Humboldt von Alexander, 46, 178

J

Jackowski Antoni, 7
 Jacynicz Konstanty, 88
 Jahn Friedrich Ludwig, 6, 61, 62, 75
 Janzen Paul, 187
 Jegorow Wanda, 104
 Jeske Gerhard, 144
 Jędrzejowska Jadwiga, 234
 Jonge De, 161
 Juenecke Fryderyk Wilhelm, 224

K

Kaburn Jakob, 36
 Kaczmarek-Babicz Karolina, 9
 Kalkning, 187
 Kalkowski, 159
 Kamerke Reinhold, 186
 Kamin Otton, 184, 185
 Kamiński, 159
 Kamnitz von Graf, 147
 Kanus-Ziehmann Maria, 229, 230
 Kankowski, 159
 Karakall, 20
 Karmann Joseph, 40
 Karwacz Władysław, 232
 Kastalski Eugeniusz, 137
 Katt Edyta, 176, 177
 Katt Eugen, 176, 177
 Katt Günter, 176
 Katterfeld K., 7, 218
 Katterfeld T., 77, 218
 Kazimierz Wielki, 21
 Keitel Wilhelm, 237
 Kizik Edmund, 8
 Klarner Janusz, 101
 Klarner Jerzy, 101
 Klawitter Johann Wilhelm, 31
 Kleefeldt, 47
 Klemowitz Max, 154
 Kleps Paweł, 130
 Klinger Werner, 236
 Kloeppele Otton, 204
 Kloss von Gert, 133
 Klotz, 84
 Kochanowski Jan, 22
 Koester von Hans, 219
 Kohnke Richard, 204
 Kolasiński, 48
 Kolesiński Angelika, 230
 Kollath Johannes, 214
 Kołtuń, 180
 Komorowski Tadeusz (Bór), 212
 Koss Gerhard, 236
 Kossak Wojciech, 129, 190, 221
 Kowalczyk Andrzej, 5, 16

Kowalski E., 97
 Kowalski K., 97
 Krebs-Dewitz von Stephan, 218
 Kreutzer Conradin, 209
 Kręcki Franciszek, 1356
 Krępowiecki Tadeusz, 34, 45
 Kriszewski, 101
 Krüger Martin David, 43, 167, 242
 Kulczycki Zbigniew, 7
 Kulerska Józefa, 229
 Kulerski Wiktor, 228, 229
 Kummel, 168
 Kurecka Maria, 104
 Kurecki Aleksander, 104
 Kurek Zygmunt, 99, 134
 Kurtz Willi, 160
 Kurz, 84
 Kwiatkowski, 159

L

Lammers Hans, 237
 Lang Georg, 132
 Lee-Becker Ernest, 180
 Lefebvre Franciszek Józef, 29
 Leszczyński Stanisław, 29, 47
 Lewandowski Branka, 213
 Lewandowski Adolf, 213
 Ley Robert, 143
 Lietzke Albert, 178
 Lindemann, 196
 Lipczyński Albert, 210
 Lipka Eduard, 156
 List Fryderyk, 56
 Locke John, 23
 Lottermoser Wilhelm, 213

Lubomirska Izabela, 23
 Lutowski, 84

Ł

Łuszczewska Jadwiga (Deotyma), 34, 173,
 191, 227

M

Mackensen von August, 2, 11, 214
 Maertz, 84
 Małachowska-Biernacka Konstancja, 34,
 42
 Mamel Władysław, 137
 Mamuszka Franciszek, 7
 Manteuffel, 165
 Markowska, 131
 Marlewski Stanisław, 100
 Martini Helmut, 230
 Martini Martha, 230
 Maurach Johannes, 233
 Mazahn, 97
 Mazowiecki I Konrad, 51
 Mech Franz, 220
 Mecklenburg-Schwerin Cecylia, 199
 Meier Hans, 148
 Melzig Kurt, 206
 Merz Hermann, 132, 133, 209, 210
 Mielewczyk, 159
 Milch Erhard, 120
 Milski Bernard, 135
 Minnsen, 196
 Mohuczy Borys, 88
 Mokwa Marian, 210, 235
 Mozart Wolfgang Amadeusz, 77
 Mrozek Hugo, 178, 179
 Mściwoj II, 46

Müller Ferdinand, 194
Mullins Patrick, 16
Musäus Johann Karl August, 63

N

Niemcewicz Julian Ursyn, 23, 34, 45
Nikleniewicz, 131,
Nisselbaum Kadish, 197
Noetzel Otto, 190
Normann Otton, 210
Nowaczyński Adolf, 231, 232

O

Oczko Wojciech, 22
Olmütz von Wenzl, 21
Olsensen Olli, 77
Olszewski Alfons, 90
Omilanowska Małgorzata, 26
Opacka-Płaza Dagmara, 8
Orczykowska Stefania, 176, 177
Orgelbrand Samuel, 11
Orłowicz Mieczysław, 113, 123, 128, 141,
178, 188
Ortmann Erich, 133
Ortner Hermann Heinz, 133
Orlewicz-Woyna Marian, 94

P

Paderewski Ignacy Jan, 129, 135
Parnell Feliks, 232
Pasdach, 82
Pergolesi Giovanni Batista, 130
Pesarski Andrzej Pomian, 48
Petan, 156
Peto Aleksander, 229

Petrus Otton, 185
Petrycy Jan Innocenty, 22
Pfalz, 196
Philipsohn David, 197
Philipsohn Franziska, 197
Philipsohn Rosalia, 197
Philipsohn Siegfried, 197
Pianowski Władysław, 101
Pieper Friedrich, 230
Pikritz, 185
Piłsudski Józef, 78, 111
Pistorius Wilhelm, 41
Pjoch, 159
Płaza-Opacka Dagmara, 8
Pokriefke August, 185
Pokriefke Tulla, 185
Popow Wasilij, 238
Potocki Stanisław Kostka, 23
Potocki Seweryn, 23
Prechitko Tadeusz, 89, 90
Preussen von Fryderyka Luiza, 129
Preussen von Wilhelm, 66
Prittwitz und Gaffron von Curt, 219
Prittwitz und Gaffron von Max, 218
Pruska Luiza, 175
Przebendowski Józef, 48
Przedwojewski, 159
Przybyszewski Stanisław, 231
Puchmüller Paul, 67, 194, 195, 210
Puttfarcken, 218
Puttkamer von Gustaw, 212

R

Radziwiłł Krzysztof Mikołaj, 22
Radziwiłł-Tęczyńska Katarzyna, 22

Ramm Eduard, 237
 Rapp Jean, 40, 241
 Reile Oskar, 131
 Reimann, 165
 Reiwer Anton, 137
 Rembrandt van Rijn, 36
 Repetzki Emil, 156
 Reyger Jan Gotfryd, 38
 Ribbentrop von Joachim, 237
 Rickert, 210
 Riechert Hans, 144, 148
 Rodenacker, 218
 Rodney George, 23
 Roehr Hans, 103
 Rogge, 47
 Romanow Aleksander III, 65
 Romanow Aleksy, 129
 Romanow Mikołaj II, 65
 Rommel Erwin, 237
 Rosenberg Alfred, 143
 Rosiński Aleksander, 230
 Rossow, 47
 Rousseau Jean-Jacques, 23
 Rómmel Juliusz, 212
 Rómmel Karol, 212
 Rubinstein Artur, 84
 Rüdell Alexander, 108
 Rudolf Konrad, 137
 Ruprecht Maksymilian, 137
 Russel Richard, 24
 Ruziewicz Henryk, 215
 Rybiński Jacek, 47, 174
 Rychter Witold, 215, 224

 Sachsen von Albert, 129
 Sachsen von Johann Georg, 129
 Sas August II, 22, 37, 45
 Sajer Guy, 159
 Saltzmann Jan Jerzy, 174, 176
 Sambiria Małgorzata, 24
 Sambor I, 44
 Samozwaniec Magdalena, 232
 Sandelowitz Johannes, 197
 Sander Robert, 79
 Sauer Julius, 83
 Schachmann Bartłomiej, 37
 Schaffer Paul Walther, 209
 Scharnmbach Hans, 98
 Schaufler Hans, 117
 Scheffler Olga, 231
 Scheffler Walther, 84, 231
 Schichau Ferdinand, 116, 122
 Schilling Gustaw, 46
 Schillings von Max, 209
 Schlepps Friederich, 220
 Schmidt, 155
 Schmitz Sybille, 236
 Schneider, 84
 Schrödter, 236
 Schön von Heinrich Theodor, 29
 Schubert Franz, 77
 Schultz Johann Carl, 63
 Schulz O., 163, 167
 Schwabe Jakub, 178
 Schwarz Emil, 209
 Schwarz Karl, 133
 Schwerin-Mecklenburg Cecylia, 199
 Selpin Herbert, 236
 Selte, 84

S

Semków Piotr, 8
Senff Paul, 222
Sierakowscy, 48
Sigmuntowicz, 83
Skalweit August, 106
Skierka Paul, 99
Skłodowska-Curie Maria, 228
Sobieski Jan III, 22
Sonnleithner Joseph, 209
Sopoliński, 159
Soren Bjorn, 41, 42, 164, 240
Sosnowski Jerzy, 212
Stankowski Wiktor, 138
Starley John Kemp, 217
Steck Gerhard, 99
Stegner Tadeusz, 8
Steiner, 84
Stenzel, 159
Stephenson George, 32
Stolzenberg Benno, 132
Strassburger Henryk, 88
Strassburger-Dunin Olga, 88
Strube Richard, 146
Stuart Jakub I, 21
Stuart Jakub II, 22
Suss, 84
Sust Johann Carl, 40
Sweikowski, 159
Sykst Erazm, 22
Szawelski Maciej, 48
Szczerputowski, 35
Szlanta Piotr, 53
Szmelter Franciszek, 111
Szomburg Lucyna, 159
Szykiel Ewa, 8

Szymkowska, 131

Ś

Śliwiński Błażej, 8
Śniechowski Wacław, 131
Światłowski Czesław, 124

T

Tarnowska Waleria, 34
Tarnowski Jan Feliks, 34, 174
Tarnowski Stanisław, 185, 224, 231
Temp Erich, 235, 236
Tęczyńska-Radziwiłł Katarzyna, 22
Thurn, 84
Tiedemann von Olga, 222
Tobiesen Ludolf Hermann, 31
Todorska-Buchholz Małgorzata, 9
Tubien von Wolfgang Ludwig, 237
Tudor Elżbieta I, 21
Tybbeneth Julius, 98
Tyszevska Paulina, 137

U

Unruh, 196
Uphagen, 47
Upleger Richard, 134

V

Vanderbildt Cornelius, 129
Velde van de Willem, 36
Verdi Giuseppe, 132
Vogel Samuel Gottlieb, 24
Vogel Stanisław, 128, 130
Voll Amanda, 231

Voll Paul, 231

W

Wagner, 196

Wagner Richard, 77, 132, 209

Wald Heinz, 77

Waliński, 99

Warszyńska Jadwiga, 7

Waza Władysław IV, 22

Waza Zygmunt III, 46

Wedewski, 196

Wegner Carl Christoph, 48, 241

Weichel, 99

Weichel Waldemar, 196

Weissgerber, 97

Werminghoff Hugon, 190, 196, 199

Wiebe Eduard Friedrich, 61

Winkler Alfred, 101

Winter von Leopold, 32, 60, 150

Witte, 148

Wittke Max, 7, 142, 166

Wocke Erich, 174

Wojciech św., 28

Wojtkiewicz Strumph Stanisław, 233

Woldmann Gertruda, 209

Woldmann Max, 209

Wolicki Konstanty, 31

Woyna-Orlewicz Marian, 94

Wright Orville, 118

Wright Wilbur, 118

Wyszkowski Michał, 45

Z

Zeiten von Hans Ernest Carl, 40

Zelewski-Bach von dem Erich, 238

Zernecke Wilhelm Ferdynand, 35, 36, 39, 41

Zerrath Max, 173

Ziehm Albert Eduard, 229

Ziehm Gustav Adolph, 229

Ziehm-Kanus Anna Maria, 229, 230

Zielonka Marianna, 48

Zierenberg Johann, 37

Zimmer Bruno, 103

Ziółkowski Tadeusz, 88, 89, 90

Zobel Leopold, 117

Zulauf, 84

Ż

Żaczek Jan, 232

Żakiewicz Maciej, 85

Żychliński von, 201

Żychoń Jan Henryk, 105

Wykaz skrótów

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
ADKG	Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft
APG	Archiwum Państwowe w Gdańsku
ASV	Akademische Segler-Verein
AWUOZG	Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Gdańsku
AZM	Akademicki Związek Morski
BSE	Berlin-Stettiner Eisenbahn Gesellschaft
DOKP	Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych Gdańsk
DSV	Deutscher Segler-Verband
DVZ	Danziger Verkehrszentrale
GAL	Gdynia-America Line
KdF	Kraft durch Freude
NSDAP	Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei
NSKK	Nationalsozialistisches Kraftfahrkorps
PKM	Polski Klub Morski
PKW	Polski Klub Wioślarski
PUWFIPW	Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przystosobienia Wojskowego
SS	Schutzstaffel
TALC	Tourism Area Life Cycle
WKAG	Westpreussischen Kleinbahnen-Aktiengesellschaft
WMG	Wolne Miasto Gdańsk
ZPLG	Zbiory Prywatne prof. dr hab. Leszka Gondka
ZWA	Zbiory Własne Autora
„3D”	„30 Dni”
„BSC”	„Był sobie Gdańsk”
„DAZ”	„Danziger Allgemeine Zeitung”
„DM”	„Danziger Motorsport”
„DV”	„Danziger Volksstimme”
„GG”	„Gazeta Gdańska”
„GGEG”	„Gazeta Gdańska – Echo Gdańskie”
„GGGM”	„Gazeta Gdańska – Gazeta Morska”
„KHNT”	„Kwartalnik Historii Nauki i Techniki”

„KMW”	„Komunikaty Mazursko-Warmińskie”
„OKPKPPH”	„O kolei po kolei, Polityka. Pomocnik Historyczny”
„PNAJDC”	„Prace Naukowe Akademii im. Jana Długosza w Częstochowie”
„RS”	„Rocznik Sopocki”
„SOKSG”	„Sport – Organ KS „Gedanja”
„TI”	„Tygodnik Ilustrowany”
„UD”	„Unser Danzig”
„WL”	„Wiadomości Literackie”
„ZH”	„Zapiski Historyczne”

Spis fotografii

Fot. 1. Wozy kąpielowe we francuskim porcie Bolougne nad kanałem La Manche (wyd. Levy, Boulogne-sur-Mer, ok. 1890 r.).....	26
Fot. 2. Lodowisko fosa ul. Toruńska (Gdańsk, 1902 r.).....	36
Fot. 3. Stogi tak zwany „Pusty Staw” (wyd. A.W. Kafemann, Gdańsk, 1910 r.).....	42
Fot. 4. Łazienki Południowe w Sopocie (Sopot ok. 1900 r.).....	67
Fot. 5. Niemieckie wojska wjeżdżają do „wyzwolonego” Gdańska 03.09.1939 r. (fot. H. Sönke, Gdańsk, 1939 r.).....	70
Fot. 6. Plakieta upamiętniająca 2. Międzynarodowy Rajd Policyjny (Gdańsk, 1931 r.).....	74
Fot. 7. Sporthalle we Wrzeszczu (Gdańsk, 1915–1916 r.).....	76
Fot. 8. Budynek korporacji studenckiej „Germania” w Gdańsku-Wrzeszczu z 2014 r. (fot. B. Gondek, Gdańsk, 2014 r.).....	78
Fot. 9. Motocykliści „Gedanii” przed Gymnastikhaus (Gdańsk, ok. 1928 r.).....	80
Fot. 10. Cesarz Wilhelm II podczas przeglądu Regimentu Huzarów (Gdańsk, 1911 r.).....	81
Fot. 11. Dom Strzelecki (Gdańsk, 1898 r.).....	82
Fot. 12. Dom Strzelecki (Gdańsk, 1912 r.).....	83
Fot. 13. Siedziba Klubu ASV przy Hindenburg Allee (wyd. L. Handorff, Kiel, 1904–1914 r.).....	87
Fot. 14. Mewi Szaniec, przystań Polskiego Klubu Morskiego (fot. B. Gondek, Gdańsk, 2014 r.).....	89
Fot. 15. Uczniowie Macierzy Szkolnej na „Korsarzu” (1938 r.).....	90
Fot. 16. Klub Wioślarski „Victoria” (wyd. Kurier Codzienny, Kraków, 1926 r.).....	93
Fot. 17. Benz Velo najprawdopodobniej pierwszy samochód seryjny jeżdżący po Gdańsku (fot. G. Fast, Gdańsk, ok. 1900 r.).....	96
Fot. 18. Auto z Danziger Karosseriefabrik w Sopocie (Sopot, ok. 1930 r.).....	97
Fot. 19. Postój w trakcie wyścigu motocyklowego (Gdańsk, ok. 1930 r.).....	103
Fot. 20. Hans Roehr podczas wyścigu motocyklowego w 1930 r. (wyd. „DM”, WMG, 1930 r.).....	104
Fot. 21. Katastrofa kolejowa z dn. 18.05.1939 (wyd. Kurier Codzienny, Kraków, 1939 r.)	112
Fot. 22. Zajeżdźnia tramwajowa w Oliwie (fot. B. Gondek, Gdańsk, 2014 r.).....	115
Fot. 23. Autobus Bussing N.A.G., linii Gdynia – Sopot (fot. S. Borusiak, Gdynia, 1930 r.).....	116
Fot. 24. Przeprawa promowa w Świbnie (Świbno, ok. 1930 r.).....	118
Fot. 25. Lotnisko Gdańsk-Wrzeszcz (Gdańsk, ok. 1930 r.).....	120

Fot. 26. S/S „Gdańsk” w gdańskim porcie (Gdańsk, 1928 r.).....	125
Fot. 27. Reklama Hotelu Reichshof (fot. B. Gondek, Gdańsk, 2016 r.).....	129
Fot. 28. Stadion i obiekty KS Gedania (Gdańsk, 2010 r.).....	140
Fot. 29. Komendantura KL Stutthof (Stutthof, 1941 r.).....	146
Fot. 30. Budynek Adolf Hitlerschule (Zaskoczyn, ok. 1935 r.).....	147
Fot. 31. Katalog „Danzig als Kongress-Stadt” (Gdańsk, 1912 r.).....	151
Fot. 32. Dom Zdrojowy w Brzeźnie (wyd. Album von Danzig, Brzeźno, 1894 r.).....	154
Fot. 33. Widok na gdańską redę z końca moła w Brzeźnie (J. Goldsmith, 1908 r.)	155
Fot. 34. Ulica Wiejska w Brzeźnie (Brzeźno, 1899 r.).....	158
Fot. 35. Widok na kanał portowy w Nowym Porcie (wyd. Neufahrwasser, Gdańsk, 1900 r.).....	161
Fot. 36. Przystań i latarnia w Nowym Porcie (wyd. A. Z. Danzig, Gdańsk, 1900 r.).....	164
Fot. 37. Zagospodarowanie tzw. Pustego Stawu na Stogach (Gdańsk, 1900 r.).....	166
Fot. 38. Dom Zdrojowy w Oliwie (wyd. C. Bernthal, Gdańsk, 1909 r.).....	177
Fot. 39. Kompleks wypoczynkowy Strauchmühle (fot. B. Gondek, Gdańsk, 2014 r.).....	179
Fot. 40. Sala gimnastyczna przy Jahnstrasse w Oliwie (Gdańsk, ok. 1900 r.).....	181
Fot. 41. Poczekalnia przystanku linii tramwajowej w Jelitkowie (fot. B. Gondek, Gdańsk, 2014 r.).....	183
Fot. 42. Restauracja Parkowa w Jelitkowie (Gdańsk, ok. 1920 r.).....	187
Fot. 43. Molo, latarnia i Zakład Balneologiczny (wyd. C. Lehmann, Berlin, ok. 1910 r.)...	195
Fot. 44. Restauracja przy trzecim Kurhausie (Sopot ok. 1900 r.).....	197
Fot. 45. Spacerowicze na molo w Sopocie (Sopot, 1929 r.).....	201
Fot. 46. Kasyno Domu Zdrojowego, widok od strony południowej (Sopot, ok. 1930 r.)....	202
Fot. 47. Plaża i Kasino Hotel (Sopot, 1930 r.).....	204
Fot. 48. Podest taneczny przy Kasino Hotel (Sopot, ok. 1930 r.).....	207
Fot. 49. Polska reklama sopockiego toru wyścigów konnych (Sopot, ok. 1930 r.)	212
Fot. 50. NAG C4 Touren Wagen pod szkołą dla dziewcząt (Sopot, ok. 1925 r.).....	216
Fot. 51. Stacja benzynowa i obsługi automobili (Sopot, ok. 1930 r.).....	217
Fot. 52. Szkoła Gimnastyczna Sióstr Katterfeld przy Placu Mancowym (fot. B. Gondek, Sopot, 2018 r.).....	219
Fot. 53. Plan ogrodów miejskich (Sopot, ok. 1900 r.).....	223
Fot. 54. Niemiecki transatlantyk Columbus (ok. 1926 r.).....	226
Fot. 55. Charakterystyczna, sopocka weranda, przy ulicy Kościuszki (fot. B. Gondek, Sopot, 2018 r.).....	228
Fot. 56. Żeton, karta wstępu i karta gracza z sopockiego kasyna (Sopot, 1922 r.).....	234