



Przewodnik po Powiecie Nowodworskim



Pomorskie
dobry kurs



Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna



Latarnia Morska



Krynica
Morska

Kąty
Rybackie

Szulotowo

Stegna

Szarpawa

Cyganek

NOWY DWÓR
GDAŃSKI

Ostaszewo

Palczewo



Ławeczka Rybaka



Muzeum Żuławskie

3



Kolej Żuławska

4



Wiatrak

5



Lapidarium

6



Obóz Koncentracyjny

3



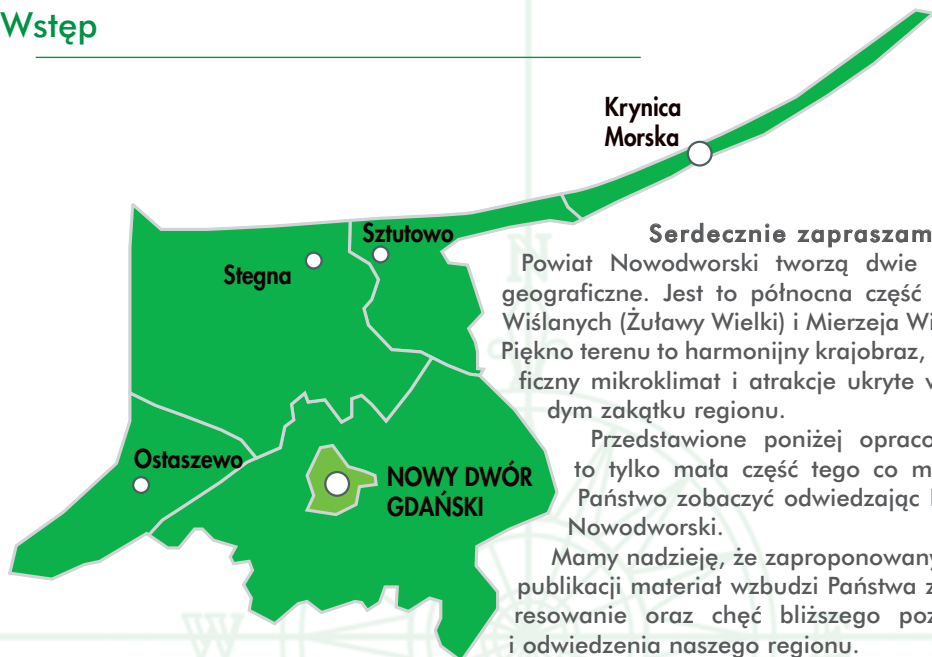
Wieża Ciśnień

7



Śluza Gdańska

Wstęp



Serdecznie zapraszamy!

Powiat Nowodworski tworzą dwie krainy geograficzne. Jest to północna część Żuław Wiślanych (Żuławy Wielki) i Mierzeja Wiślana. Piękno terenu to harmonijny krajobraz, specyficzny mikroklimat i atrakcje ukryte w każdym zakątku regionu.

Przedstawione poniżej opracowanie to tylko mała część tego co możecie Państwo zobaczyć odwiedzając Powiat Nowodworski.

Mamy nadzieję, że zaproponowany w tej publikacji materiał wzbudzi Państwa zainteresowanie oraz chęć bliższego poznania i odwiedzenia naszego regionu.

Ławeczka Rybaka

Nie sposób nie zauważyć Ławeczki Rybaka, a właściwie samego rybaka. W porcie nad Zalewem w Kątach Rybackich, stoi wielki ponaddwumetrowy obelisk przedstawiający rybaka trzymającego rybkę, tuż obok postawiono ławeczkę wykutą przez kowala. Na pierwszy rzut oka obelisk wygląda, jakby był miedzianym odlewem, jednak postać jest wykonana z betonu, waży ponad 1000 kg, a pokryta jest specjalną farbą. Ławeczka Rybaka stała się rozpoznawalnym miejscem w Kątach Rybackich, często wykorzystywanym do pamiątkowych fotografii.







Z Ławeczką Rybaka powiązana jest bardzo przyjazna legenda. Wiele lat temu miejsce gdzie stoi obecnie ławka oraz rybak było miejscem nieustannych spotkań mieszkańców i turystów. Przysłuchując się rozmowom można było poznać całą legendę Kątów Rybackich oraz Zalewu Wiślanego. W tym miejscu często spotykali się rybacy, spacerowicze, pary umawiające się na randki. Ławeczka była także miejscem wielu kłótni, wyznań miłosnych oraz plotek.

Wykonawcą projektu jest Rafał Pacewicz, który wspólnie z rzeźbiarzem ze Sztutowa Stanisławem Suską uhonorował pracę i wysiłek rybaków, którzy od lat zamieszkują i łowią nad Zalewem. Z ławeczki rozlega się przepiękny widok na Zalew Wiślany.

Siedząc na ławeczce, spoglądając na wody Zalewu, można pomyśleć o swoich planach życiowych, można marzyć, delektować się pięknymi wodami Zalewu Wiślanego oraz jego spokojem i ciszą.

Muzeum Żuławskie

Muzeum Żuławskie zostało otwarte dla zwiedzających 11 czerwca 1994 roku w ramach obchodów Dni Żuław '94. Powstało z inicjatywy osób związanych z Gazetą Żuławską oraz Klubem Nowodworskim przy wsparciu samorządowych władz Nowego Dworu Gdańskiego. Muzeum Żuławskie stało się nieocenionym elementem kształtowania regionalnej tożsamości mieszkańców delty Wisły.

Żuławy delty Wisły to region – tygiel kulturowy, mała ojczyzna wielu narodów: Polaków, Niemców, Holendrów, Fryzyjczyków, Ukraińców, Szwajcarów... Żuławy to pejzaż ciężką pracą malowany, krajobraz antropogeniczny – ręką człowieka uczyniony, zdumiewająca harmonia przyrody i dzieła ludzkiego... Muzeum Żuławskie to okruchy przeszłości ocalone w przedmiotach codziennego użytku i narzędziach pracy dawnych mieszkańców tych ziem, to archiwum nieistniejących miejsc, zatrzymanych w czasie chwil z życia miasta i okolicy.





Częścią Muzeum Żuławskiego jest wirtualne Muzeum Opowieści Żuławskich – swoiste archiwum, gdzie są gromadzone wspomnienia, dokumenty, zdjęcia: dawnych mieszkańców Żuław, osadników żuławskich po roku 1945.

Stała wystawa muzealna „Na polskich polderach”, poświęcona mennonitom, opowiada o problemach i dylematach tułaczy, o przystosowaniu się oraz o zachowaniu tożsamości, o mniejszości kulturowej i religijnej jako sile ekonomicznej, o szczęściu i przeznaczeniu. Ekspozycja jest wspólnym dziełem Żuławiaków i mennonitów z Haarlem w Niderlandach. Stała się inspiracją do wielu podobnych wystaw organizowanych w muzeach etnograficznych w całym kraju – wszędzie tam, gdzie „olędrzy” zaznaczyli swoją obecność.



Wielkie wrażenie robi lapidarium uratowanych i pieczołowicie odrestaurowanych nagrobków mennonickich. Każda ze steli, wysokich nawet do 2,5 metra kamiennych płyt nagrobnych, to dzieło sztuki zdobione symbolami i inskrypcjami związanymi z życiem i śmiercią.

Jak wyglądało w międzywojniu gospodarstwo i dobrze urządzone miasteczko? Unikato-wa, sprowadzona z Wülfrath w Niemczech, makieta przedstawia Tiegenhof – dawny No- wy Dwór Gdański – miejscowość posiadającą basen, wodociąg, dom kultury, pałac mło- dzieży ze stadionem, park miejski, szkoły średnie, przemysł eksportujący swoje wyroby...

Ostatni wiatrak odwadniający na ziemiach polskich jest już nie do odratowania. Ze szczątków ostaszewskiego wiatraka eksponowanych w muzeum, archiwalnych zdjęć i ry- sunków poznamy jego dawny wygląd i historię. Na rekonstrukcję trzeba będzie jednak nieco poczekać. W 2007 roku odbyła się poświęcona żuławskim wiatrakom konferencja Kraina Wiatraków Powraca. Wystawa opowiadająca o zaginionym pracującym wiatrako- wym krajobrazie żuławskim odwiedziła wiele miejsc na Żuławach.

3 kilometry od Nowego Dworu Gdańskiego przy drodze do Stęgny, obok gotyckiego kościoła, obecnie cerkwi greckokatolickiej, na dawnym historycznym Cmentarzu 11 wsi (opisanym na stronie 27) wydobyto z ziemi i wyeksponowano około 80 kamieni nagrob- nych z XVII i XVIII wieku... Jest to, jedna z największych w Polsce, wystawa najstarszej sztuki sepulkralnej – Muzeum Żuławskie na otwartej przestrzeni. Od 2007 roku jest tu także wyeksponowana płyta epitafijna rodziny Martens z 1622 roku. Obok realizowana jest rekonstrukcja drewnianego domu podcieniowego. Całość stanowić będzie oryginal- ny żuławski skansen.

Co roku w Muzeum Żuławskim prezentowane są okazjonalnie nowe wystawy nawiązujące tematyką do regionu. Muzeum stało się centrum kulturalnym Nowego Dworu Gdańskiego, gdzie odbywają się wieczorki poetyckie i sesje naukowe.

W 2008 r. Muzeum odwiedzili Jan Peter Balkenende – premier Królestwa Niderlandów oraz Bogdan Borusewicz – Marszałek Senatu RP.

Szacuje się, że corocznie odwiedza Muzeum Żuławskie kilka tysięcy turystów i młodzieży szkolnej

Od roku 1994 siłami miejscowi zapaleńcy, regionaliści i hobbisci gromadzą, przy wsparciu Miasta i Gminy Nowy Dwór Gdański, pamiątki przeszłości Żuław. Placówka mieści się w Nowym Dworze Gdańskim przy ulicy Kopernika 17. Czynna jest w okresie wakacyjnym codziennie, w godzinach od 8 do 16, a w pozostałym okresie po uzgodnieniu ze społecznym kustoszem.



Żuławska Kolej Dojazdowa

Łatwa w budowie i tania w eksploatacji kolej wąskotorowa znalazła na Żuławach dwa wręcz idealne warunki dla rozwoju; potrzebę transportu żywności z regionu o wybitnie rolniczym charakterze oraz niemożność poprowadzenia linii kolei normalnotorowej ze względu na podmokły teren.

Pierwsza żuławska kolej o szerokości 750 mm powstała w roku 1891r. Połączyła miejscowości Nowy Staw i Kościeleczyki, posiadała trakcję konną i liczyła zaledwie 4,5 km. Linia owa zbudowana została przez cukrownię w Nowym Stawie, a przeznaczona była wyłącznie dla przewozów buraków cukrowych z plantacji do zakładu.

Sześć lat później w 1897r. dzięki układowi, w jaki weszła cukrownia z grupą niemieckich przedsiębiorców i uzyskanych w ten sposób pieniądзом rozpoczęła rozbudowę kolei, efektem czego 16 listopada 1898r. do użytku oddana została sieć łącznej długości 55,5 km, o trwałej nawierzchni dostosowanej do trakcji mechanicznej i dopuszczalnym obciążeniu osi 8 ton.

Kolejka połączyła Lipinkę Gdańską, Nowy Staw wraz z istniejącą linią do Kościeliczek, Lichnowy wraz z odgałęzieniem do Ostaszewa. Lisewo i Miłoradz.



Pociągi eksportowały przede wszystkim płody rolne, natomiast przywoziły na Żuławki materiały budowlane, węgiel i nawozy sztuczne. Przeladunek na wagony normalnotorowe odbywał się na stacji Lisewo, gdzie istniała też parowozownia i warsztaty.

Nieźle wyniki ekonomiczne spowodowały zawiązanie się Westpreussische Kleinbahnen - Aktiengesellschaft z siedzibą w Berlinie, która dokładnie 8 czerwca 1899r. otrzymała koncesję na budowę na Żuławach sieci publicznej kolei wąskotorowej. Jeszcze w tym samym roku zbudowano linię od Malborka do Stalewa przez Królewę, Stare Pole i Fiszewo, w następnym oddano do użytku linię od Malborka przez Kałdowo do Lipinki Gdańskiej oraz z Kałdowa do Miłoradza (w tym także bocznicę do cukrowni w Malborku i Starym Polu), a w roku 1901 połączono Nowy Dwór Gdański z Ostaszewem.

Nie zapomniano o stolicy regionu. Kolej wąskotorowa w Gdańsku oficjalnie pojawiła się 17 sierpnia 1905r., kiedy dokonano uroczystego otwarcia dworca Gdańsk Wąskotorowy oraz uruchomiono połączenie do Stęgny (Sztutowa) i Nowego Dworu Gdańskiego, jak również odgałęzienie Przejazdowo - Koszwały przez m. In. Wiślinę, Suchy Dąb, Gielmice i Miłocin. Również wtedy wprowadzono udogodnienia dla pasażerów w postaci biletów ulgowych i miesięcznych, a w rozkładzie jazdy pojawił się bezpośredni pociąg z Gdańska do Malborka.

Rozbudowa sieci żuławskiej wąskotorówki trwała jeszcze przez blisko czternaście lat; w roku 1909 powstał odcinek ze Stalewa do Jasnej oraz z Nowego Dworu do Lipinki, w roku 1920 linia łącząca Jeziernik i Żuławki, a odcinek z Sztutowa do Krynicy Morskiej został zbudowany w 1944r.

Ze względu na towarowy charakter przewozów początkowo po żuławskich wąskich torach jeździły tzw. pociągi mieszane, czyli składające się jednocześnie z wagonów towarowych i osobowych. Zmieniło się to w roku 1914, kiedy pojawiły się składy wyłącznie pasażerskie oraz dodatkowo latem pociągi wycieczkowe złożone z wagonów odkrytych, przerobionych z gdańskich tramwajów konnych. Co roku drukowano również rozkłady jazdy i wydawano je w formie książeczki.





Poważnym problemem dla budowniczych żuławskiej kolejki była konieczność pokonania mnóstwa kanałów i rzek - między innymi Wisły. Śmiałym pomysłem było połączenie Świbna i Mikoszewa przeprawą prpmową. Zbudowany w 1903r. parowy prom Schiewenhorst II, długości prawie 30 m i mocy 240 KM mógł pływać bez konieczności obracania się, zabierał pięć ładownych wagonów, a pociągi przełączano na pokład parową wciągarką linową za pomocą parowozu. Niestety limit pięciu wagonów spowodował konieczność "przepławiania" długich składów i przeprawiania ich w dwóch częściach. Był to poważny problem, ponieważ podróż z Gdańska do Malborka (90 km) trwała przez to aż pięć i pół godziny. Schiewenhorst II, zatopiony w marcu 1945 roku pod Przegaliną został rok później wydobyty i wyremontowany, a od 1948 do 1959 roku pływał na swej starej trasie między Lewym a Prawym Brzegiem Wisły pod nazwą Świbno.

Nigdy potem już nie przeprawiano na Żuławach pociągów. Nie opłacało się. Prom zastąpiony został motorówkami, które przewoziły pasażerów na drugi brzeg, gdzie czekał na nich pociąg. Przeprawa promem nie mogła się opłacać; trwała około 40 minut (w zimie jeszcze dłużej), poza tym w czasie wiosennych roztopów, promu ze względów bezpieczeństwa w ogóle nie uruchamiano.

Inną ciekawostką żuławskiej kolejki jest istniejący do dziś obrotowy most kolejowy na Szkarpiawie pod miejscowością Rybina. Został on zbudowany w 1905 roku przez niemiecką firmę Stahlwerke - Dortmund AG i liczy 51 metrów. Most wykonany jest ze stali, a obrócić może go dwóch ludzi, podobnie jak dużą kolejową obrotnicę.

W marcu 1945 roku wycofujący się hitlerowcy niszcząc urządzenia odwadniające spowodowali zalanie praktycznie całych Żuław i w konsekwencji tego pod wodą znalazło się aż 65% linii kolejowych. Dewastacji uległy stacje i warsztaty (w tym także trzy parowozownie głównie w Gdańsku, Lisewie i Nowym Dworze Gdańskim), ponadto wiele linii było rozebranych.

Żuławską kolejkę trzeba było oczywiście możliwie szybko przywrócić do życia. Zajął się tym zarząd świeżo utworzonych DOKP Gdańskich Kolei Wąskotorowych z siedzibą w Nowym Stawie. Pierwszą uruchomioną linią (październik 1945r.) był odcinek z Kałdowa do Nowego Stawu i dalej do Nowego Dworu Gdańskiego po torze normalnym przebudowanym na wąskotorowy. Linia ta wyglądała wówczas jak grobla na rozlewisku.





Postęp prac związanych z odbudową sieci żuławskiej wąskotorówki związany był oczywiście z funkcjonowaniem urządzeń odwadniających, i tak na przykład z dniem Nowego Roku 1948 uruchomiono odcinek Przejazdowo - Giemlice - Koszwały, który po opadnięciu wód stanowił przez jakiś czas jedyny trakt komunikacyjny na Żuławach Gdańskich. Pomatu przybywało linii; w roku 1948 długość używanych torów na Gdańskich Kolejach Wąskotorowych wynosiła 197 km, do końca 1950 roku liczba ta wzrosła do 295 km.

Pierwszy rozkład jazdy zaczął obowiązywać na przełomie lat 1948/49.

Z przykrością należy stwierdzić, iż wskrzeszona po wojnie żuławska "ciuchcia" miała się dobrze jedynie do schyłku lat pięćdziesiątych, kiedy to w najlepszym roku 1958 przewoziła 1 200 000 pasażerów.

Pierwszymi oznakami złego były tego rodzaju posunięcia, jak odstąpienie w 1953 roku od planów przewozów pasażerskich na linii Sztutowo - Krynica Morska (którą wkrótce potem rozebrano), podczas gdy dosłownie na drugi rok Mierzeję Wiślaną poczęły oblegać tłumy wczasowiczów, oraz dekret rządowy z 1954 roku o przekazaniu na własność PGR-om kolejowych bocznicy, efektem czego nastąpiła ich masowa wręcz likwidacja (bardziej) bowiem opłacało się wprowadzić transport drogowy, a i urządzenia kolejowe należało utrzymywać w odpowiednim stanie technicznym, czym dyrektorzy rolniczych spółdzielni prędko przestali zaprzętać sobie głowy). W ten sposób znikła chociażby kolejka cukrowni w Starym Polu oraz linia z Malborka do Jasnej. I choć w 1954 roku nastąpiła reorganizacja PKP, w związku z czym utworzono Gdańskie Koleje Dojazdowe przy dyrekcji w Gdańsku, nie poprawiło to bynajmniej ich sytuacji. PKP nie był zainteresowany rozwojem wąskotorówki. Przykładem na to może być plan władz województwa gdańskiego z lat sześćdziesiątych o przeprowadzeniu torowiska na nowym moście w Kiezmarnku, co wymagało oczywiście wybudowania kilkunastu kilometrów linii na obu brzegach Wisły. Taka inwestycja dla PKP nie była opłacalna. Nie było również opłacalne połączenie sieci żuławskiej z wąskotorówką Gurcz - Mareza - Rusinowo. Jednak gwoździem do trumny żuławskiej wąskotorówki stał się oczywiście rozwój motoryzacji. Ciężarówki zaczęły przewozić towary, PKS-y ludzi, a kolejka została mocno w tyle, bo jak tu się ścigać, skoro dysponuje się dopuszczalną prędkością maksymalną rzędu 25km/h. Również niekorzystnym zjawiskiem było to, że drogi budowano bardzo często wzdłuż torowisk wykorzystując tym samym dobre ich położenie i zabierając kolejce klientów. Liczby przewozów spadały, i efektów nie trzeba było długo wyglądać.

Zamykanie i likwidacja poszczególnych linii rozpoczęły się już w latach siedemdziesiątych, a na pierwszy ogień poszła cała kolej lewobrzeżna. Nie pomogło wprowadzenie latem 1976 roku turystycznego pociągu "Jantar Ekspres" z Nowego Dworu do Sztutowa, nie pomogło zastąpienie w 1984 roku pozostałych jeszcze parowozów lokomotywami spalinowymi. Wąskotorówka nadal była deficytowa, a skoro nie znaleziono lekarstwa, zastosowano rozwiązanie przypominające amputację; od 1988 roku systematycznie zawieszano przewozy na poszczególnych liniach, a w 1993 roku rozwiązano zarząd GKD podporządkowując majątek poszczególnym służbom na kolejach normalnotorowych.

8 września 1996 roku całkowicie wstrzymano przewozy pasażerskie na wszystkich liniach, a z końcem listopada zawieszono cały ruch.

Większość infrastruktury GKD uległa właściwie całkowitej fizycznej eksterminacji. Wagony, lokomotywy, a nawet niektóre zabytkowe parowozy przerobione zostały na żyłki.

W pewnym momencie zaistniał cień nadziei na ratunek, ponieważ Zarząd Kolei Dojazdowych przy Centralnej DOKP był przez chwilę zainteresowany przejęciem żuławskiej kolejki. Reforma PKP sprawiła, iż w tej sprawie nie podjęto żadnych wiążących decyzji i najprostszym wyjściem z sytuacji stała się ostateczna i całkowita likwidacja GKD w 1999



roku. Pozostały majątek (wyeksploatowane wagony, lokomotywy itp.) przekazane zostały dla samorządów lokalnych.

Żuławska "ciuchcia", zastróżona i niezwykle ważna niegdyś dla regionu stała się jedynie obiektem zainteresowania wąskiej grupy zapaleńców i miłośników niepotrzebnych nikomu staroci.

W roku 2003 dzięki staraniom Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych, żuławska wąskotorówka ożyła. Rozpoczęły się regularne przewozy pasażerskie, które prowadzone były latem na trasie Nowy Dwór Gdański - Stegna Gdańska - Prawy Brzeg Wisły - Sztutowo. Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych z siedzibą w Gdyni przewozy prowadziły do roku 2005 w oparciu o umowę dzierżawy taboru i infrastruktury zawartej ze Starostwem Powiatowym w Nowym Dworze Gdańskim.

W roku 2006 powstało macierzyste stowarzyszenie pn. "Stowarzyszenie Żuławskiej Kolei Dojazdowej" z siedzibą w Nowym Dworze Gdańskim, które to na podstawie umowy, ze Starostwem Powiatowym w Nowym Dworze Gdańskim, z dniem 24 czerwca rozpoczęło regularne przewozy pasażerskie - turystyczne.

Reaktywowanie kolei wąskotorowej wymaga wiele pracy i nakładów (remont torowisk, wymiana szyn zużytych S-25 na S-49), renowacja przystanków i stacji w Steganie Gdańskiej oraz zabytkowego dworca i hali warsztatowej w Nowym dworze Gdańskim. Prace wykonywane są przy udziale członków stowarzyszenia, miłośników kolei wąskotorowej, wolontariuszy.

Przewozy turystyczne Stowarzyszenie urozmaiciło atrakcjami (napad indian na pociąg, walki rycerskie). Były to podjęte działania mające na celu uatrakcyjnienie pobytu turystom na jantarowym wybrzeżu. Pomysły takie i inne bardzo przyjęły się, stąd też powstał pomysł uruchomienia "pociągu edukacyjnego" połączonego z zwiedzaniem zabytków kultury żuławskiej i "pociągu bez barier" dla osób niepełnosprawnych. W pociągu kursowym uruchomiono na sezon letni 2007 mini sklep (sprzedaż pamiątek i wyrobów lokalnych rzemieślników).

Wiatrak w Palczewie

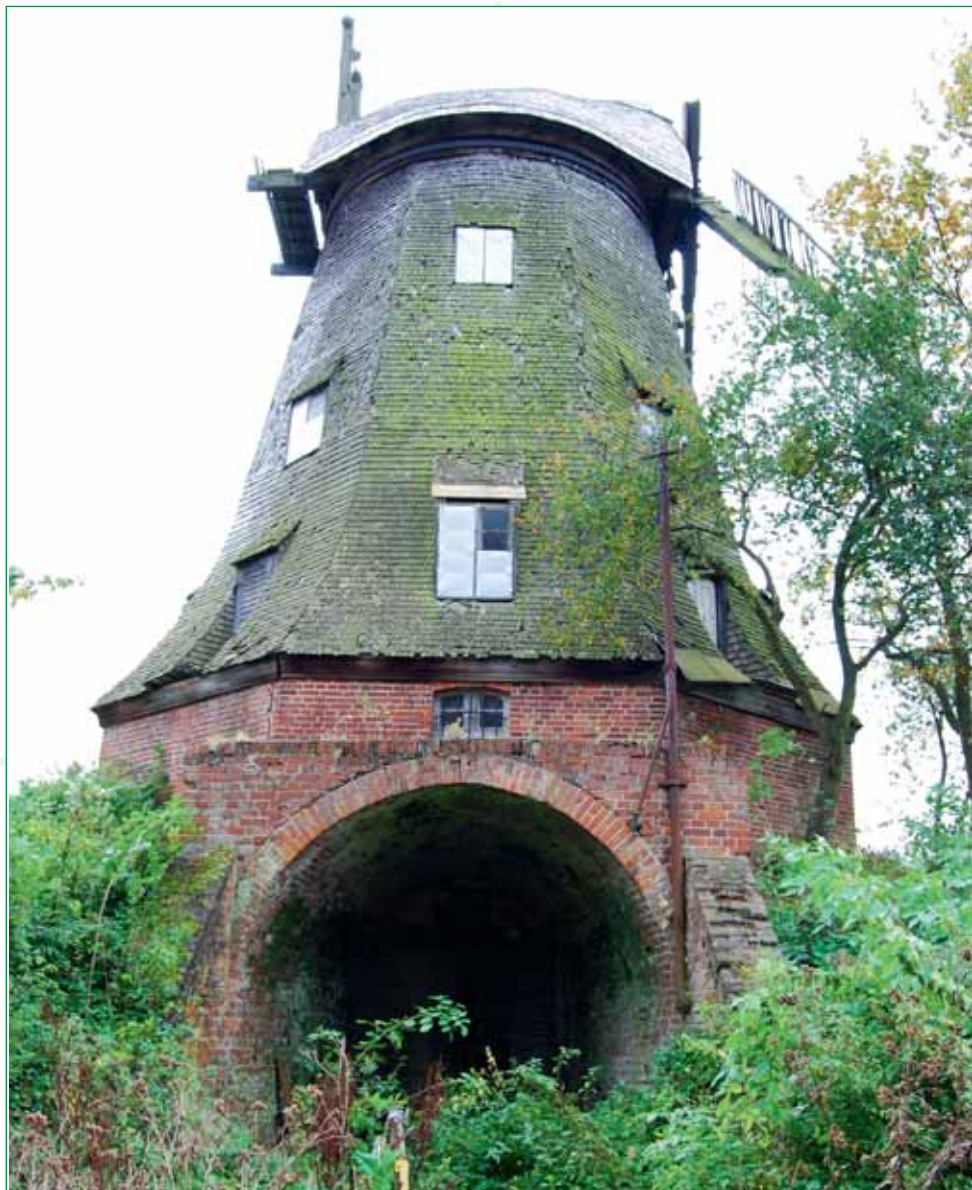
Palczewo to urocza miejscowość położona nad Wisłą, tuż przy wale przeciwpowodziowym, w odległości 14 km od Tczewa i 24 km od Malborka.

Pierwsza wzmianka o wsi pochodzi z 1321 r. Prawa chełmińskie nadał wsi Wielki Mistrz Krzyżacki Ludolf König von Watteau w 1344 roku osadzając na 40 włókach ziemi Dythericha Schoteisa wraz z towarzyszami. Przez Palczewo biegł w XIV wieku trakt handlowo- komunikacyjny z Gdańska do Elbląga. Istniała też przeprawa promowa do Stęblewa, zlikwidowana w 1945 r.

Obecnie dużą atrakcją turystyczną wsi jest XIX wieczny wiatrak typu hollenderskiego. Jak wiemy wiatraki towarzyszyły ludzkości od wieków. Czterysta lat przed naszą erą służyły ludzkości nie tylko do mielenia ziarna, ale też bardzo często do przepompowywania wody.

W południowej Europie pojawiły się po raz pierwszy czterysta lat później. W szczytowym okresie wykorzystania techniki wiatrakowej, w pierwszej połowie XIX wieku, w Wielkiej Brytanii pracowało 10 000 wiatraków, a w Holandii około 8 000. Na ziemiach polskich wiatraki na dobre zagościły w XVI wieku. Największy ich rozwój przypada na wiek XVIII – z uwagi na korzystną wówczas koniunkturę zbożową. W 1924 roku w Polsce pracowało wówczas około 6 360 wiatraków. Począwszy od połowy XX wieku wiatraki zaczęły szybko znikać z krajobrazu polskiej wsi. Wiatraki odwadniające, czyli pompy wietrzne, inaczej zwane pompami wiatrakowymi, odwadniały Żuławy już w czasach krzyżackich, w drugiej połowie XIV stulecia. Budowano je zarówno w formie „koźlaka” jak i „holendra”. Na podstawie map i dokumentów udało się ustalić, że w XVII wieku na Żuławach





Gdańskich pracowało 51 pomp odwadniających, a w 1774 roku istniały 54 wiatraki. W roku 1818 na Żuławach Malborskich doliczono się 124 wiatraków odwadnianych i 35 przemysłowych. W 1930 roku na obszarze Wolnego Miasta Gdańska szacowano liczbę pomp wietrznych, wówczas już nieczynnych, na zaledwie 11 sztuk. Obecnie, na całych Żuławach wiatraków jest zaledwie kilka. Spłonął „holender” w Drewnicy. Pozostał wiatrak „holender” w Palczewie i „koźlak” w Drewnicy.

Latarnia Morska w Krynicy Morskiej

Wody Zatoki Gdańskiej oddzielone są od Zalewu Wiślanego mierzwią z wysokimi wydhami porośniętymi w przeważającej mierze lasami iglastymi. Średnia wysokość mierzwi wynosi 20-25 m. jedna z wyższych miejsc na mierzwi (wydma około 29 metrów wysokości), znajdowało się około 500 m na północny wschód od miejscowości Kalhberg, obecnie Krynica Morska (od 1958 r. Łysica). Miejsce to wybrano na lokalizację latarni morskiej, która swym zasięgiem umożliwiałaby bezpieczniejszą żeglugę nocą nie tylko na południowo-wschodniej części Zatoki Gdańskiej, ale również na wodach Zalewu Wiślanego.

Owczesna administracja morska sprawująca nadzór nad tym akwenem, mieszcząca się w Gdańsku w Nowym Porcie, zleciła wybudowanie wieży i budynku technicznego – socjalnego elbląskiemu rzemieślnikowi Edwardowi Stachowi.

Pracę rozpoczęto z początkiem czerwca 1894 roku. Ze względu na brak w okolicy odpowiednich materiałów budowlanych, cegłę sprowadzono z cegielni w Matarni koło Gdańska, a elementy granitowe z Drezna. Na czworokątnym cokole zbudowano okrągłą, 18 metrów wysokości wieżę, zakończoną ośmiokątnym granitowym gzymsem, ponad którą umieszczono latarnię wykonaną w Gdańsku. Po niespełna roku po rozpoczęciu budowy na latarni na poziomie 48 m. n. p. m. zainstalowano aparat Fresnera III klasy (ogniskowa 500 mm) dostarczony przez firmę z Rathenow koło Berlina. Źródłem światła był palnik żarowy, zasilany benzolem. Oddana do użytku latarnia morska miała zasięg 18 km. Pierwsze zaświecenie światła odbyło się 1 maja 1895 roku i było widziane na wodach Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego.

Budynek zaplecza technicznego przylegał do wieży po stronie wschodniej. Cały obiekt był dwukolorowy: wieża z czerwonej cegły i latarnia pomalowana na szaro pod kolor użytych elementów z granitu.

Źródło światła zainstalowane w 1895 roku było bardzo skomplikowane i wymagało ciągłego dozoru. Dysze w palniku zatykały się i światło gaśło. Zagrażało to ciągłości pracy latarni. Postęp w udoskonalaniu źródeł światła spowodował możliwość zastosowania innego rodzaju paliwa. W miejsce używanego dotychczas benzolu zastosowano skroplony pod ciśnieniem gaz. Butle z gazem umieszczono w piwnicy przeznaczonej dotychczas na benzol. Instalację gazową wykonała firma Juliusa Pintscha z Berlina. Rozwiązanie to spowodowało zmniejszenie obsługi latarni o jedną osobę, gdyż światło nie





wymagało już ciągłej obserwacji palnika, lecz wystarczyło okresowe sprawdzanie co 6 godzin. Wprowadzona 5 grudnia 1928 roku zmiana zasilania źródła światła spowodowała także zmianę jego charakterystyki. Nowa charakterystyka to 2 sekundy światła i 9,5 sekundy przerwy. Dotychczasowe źródło światła nie zostało zdemontowane i w ten

sposób uzyskało światło rezerwowe na wypadek nowozamontowanego sprzętu. Nowe, gazowe źródło światła miało jednak bardzo poważny mankament. W miesiącach zimowych występowało zjawisko skraplania się pary wodnej powodując jej zamarzanie na szybach latarni i zmniejszenie zasięgu świecenia. W celu niedopuszczenia do zmniejszenia zasięgu światła w skutek skraplania się pary wodnej zaniechano ogrzewania latarni od sezonu 1931/32. zelektryzowanie wzgórza latarni nastąpiło w grudniu 1938 roku. Zmianę źródła światła na zasilanie elektryczne przerwała wojna 1939-1945. Latarnia działała od lutego 1945 roku. Wyzwolenie przyniosło utratę latarni. Wycofujący się żołnierze hitlerowskiego okupanta zaminowali cały obiekt. Gdy żołnierze wojsk radzieckich zdobyli latarnie morską wówczas nastąpiła detonacja. Pod gruzami zginęli żołnierze, którzy pochowani są na sąsiadującym z latarnia cmentarzem.

Południowo - wschodnia część Zatoki Gdańskiej i Zalew Wiślany pozostały bez latarni morskiej. Decyzją Urzędu Morskiego w Gdyni zainstalowano prowizoryczne nawigacyjne światło acetylenowe. Zostało ono umieszczone na wieżyczce wzniesionej na dachu werandy domu wczasowego „Bałtyk” w miejscowości Łysica (od 1958 roku Krynica Morska). Program reaktywowania latarni morskich realizowany po II wojnie światowej przez Administrację Morską zdecydował o budowie nowej latarni. Zakład budownictwa Politechniki Gdańskiej pod kierownictwem prof. Stanisława Pużyny opracował oryginalny i nowatorski projekt.

Ze względu na małe zróżnicowanie wysokościowe Mierzei Wiślanej decyzja lokalizacji nowej latarni nie była skomplikowana. Wybrano miejsce zburzonej latarni i obok ruin zbudowano nową. Konstrukcja latarni morskiej to 26,5 metra wysokości wieża o średnicy 6 m u podstawy i 4,5 metra u góry, przykryta stożkowym dachem. Wieżę wykonano z betonowych pustaków. W latarni umieszczono urządzenie optyczne – świetlne składające się z cylindrycznej soczewki o średnicy 1000 mm i dwupozycyjnego zmieniacza z dwiema żarówkami o mocy 1000 W każda.

Uroczystego zaświecenia światła latarni dokonał dyrektor Gdańskiego Urzędu Morskiego – Waldemar Wallas, o godz. 18: 57 w dniu 25 sierpnia 1951 roku.

Oprócz systemów optycznych określenia pozycji na morzu w drugiej połowie XX wieku stosowano także systemy radiowe. Latarnia morska w Krynicy Morskiej była jedna z wielu, na której zainstalowana była radiolatarnia. W latach 1957 – 1997 spełniała taką funkcję w łańcuchu radiolatarni Zatoki Gdańskiej wysyłając w eter rozpoznawczy sygnał „KM” wg alfabetu Morse’a. Czas nadawania sygnału podczas pogody cztery razy na godzinę, a mianowicie 02, 08, 32 i 39 minucie każdej godziny, a podczas mgły co 6 min. zaczynając w 02 min. każdej godziny. Nawigatorzy rozpoznawali ten radiowy sygnał „-.-.-” (kreska, kropka, trzy kreski) – to Krynica Morska. Zdemontowane elementy radiolatarni i masztu znajdują się obecnie w Muzeum Latarnictwa w Rozewiu.

Turyści zawsze są, mile oczekiwani przez obsługę latarni. W letnim sezonie turystycznym wieża jest otwarta dla zwiedzających. Z galerii widokowej przy dobrej pogodzie widać: Gdańsk, Gdynię, Oksywie i Babie Doły, otwartą przestrzeń Zatoki Gdańskiej z jednej strony oraz Zalew Wiślany od Katedry we Fromborku przez Tolkmicko do Wzgórz Wysoczyzny Elbląskiej z drugiej.

Administratorem Latarni Morskiej w Krynicy Morskiej jest Urząd Morski w Gdyni. Latarnię udostępniono do zwiedzania dla ruchu turystycznego przez Biuro Hydrograficzne Rzeczypospolitej Polskiej w Gdyni od 1 czerwca 1992 roku.

Miarą zainteresowania latarnią w Krynicy Morskiej mogą być liczni turyści odwiedzający w okresie letnim Mierzeję Wiślaną i docierający do latarni. Ich zainteresowanie świadczy o ogromnej potrzebie udostępniania obiektów dziedzictwa morskiego.

Muzeum Stutthof

Myśl o utworzeniu obozu dla "niepożądanych elementów polskich" powstała u hitlerowskich władz Wolnego Miasta Gdańska jeszcze na długo przed wybuchem wojny. Co najmniej od 1936 r. funkcjonariusze policji gdańskiej obserwowali i inwigilowali środowiska polskie, sporządzając materiały, które w 1939r. posłużyły do ułożenia list Polaków przeznaczonych w pierwszej kolejności do aresztowania. W lipcu 1939 r. powołano specjalny oddział SS -"Wachsturmbann Eimann", którego zadaniem było m. in. wyznaczenie miejsc i zorganizowanie obozów internowania. W połowie sierpnia 1939 r. wybrano miejsce pod przyszły obóz koncentracyjny Stutthof. Z chwilą agresji hitlerowskiej na Polskę, na terenie Wolnego Miasta Gdańska rozpoczęły się masowe aresztowania Polaków. Tylko w ciągu pierwszego dnia wojny zatrzymano około 1500 osób. Ofiarami aresztowania





wań byli przede wszystkim Polacy aktywni w życiu społecznym i gospodarczym, działacze i członkowie polskich organizacji. Spośród aresztowanych wybrano grupę ok. 150 osób i już 2 września 1939 r. odwieziono do Stutthofu. Z tą chwilą rozpoczęła się wieloletnia tragiczna historia tego obozu. Stutthof służył przede wszystkim eksterminacji najbardziej świadomego i patriotycznie nastawionego żywiołu polskiego, głównie inteligencji z terenu Gdańska i Pomorza. Od 1942 r. napływały transporty Polaków, kierowane nie tylko przez jednostki policji z terenu okręgu Gdańsk - Prusy Zachodnie, ale i z innych regionów okupowanego kraju. W tym czasie Stutthof zaczął stawać się obozem międzynarodowym, ponieważ osadzano w nim coraz liczniejsze grupy więźniów innych narodowości. W czerwcu 1944 r. włączono go do realizacji "ostatecznego rozwiązania kwestii żydowskiej" ("Endloesung"), nabrał więc charakteru obozu masowej zagłady. W ciągu ponad 5 lat istnienia Stutthof rozrósł się od niewielkiego obozu obejmującego 12ha powierzchni i mieszczącego jednorazowo ok. 3 500 więźniów (1940 r.) do 120ha i 57 000 więźniów (1944 r.). Posiadał łącznie 39 podobozów. Stutthof był miejscem osadzenia 110 000 osób: mężczyzn, kobiet i dzieci, obywateli 25 krajów, 25 narodowości. Wśród nich byli m. in. Polacy, Żydzi, Rosjanie, Ukraińcy, Białorusini, Litwini, Łotysze, Estońscy, Czesi, Słowacy, Finowie, Norwegowie, Francuzi, Duńczycy, Holendrzy, Belgowie, Niemcy, Austriacy, Anglicy, Hiszpanie, Włosi, Jugosłowianie, Węgrzy, Cyganie. Podczas uwięzienia oddziaływał na nich cały zespół czynników wyniszczających, takich jak niewolnicza praca, głód, fatalne warunki higieniczne, choroby, znęcanie się fizyczne i psychiczne. W obozie śmierć poniosło 65 000 ludzi.

Most zwodzony w Sztutowie

Most zwodzony w Sztutowie leży w ciągu drogi powiatowej Sztutowo – Groszkowo – Rybina. Jest to most pięcioprzęstowy o długości 43,2 m. Dzięki realizacji projektu pn. „Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej Mierzei Wiślanej poprzez modernizację infrastruktury transportowej” – Phare 2003 SSG, most został poddany modernizacji. W ramach remontu zostały usunięte wszystkie uszkodzenia techniczne. Mechanizm przęsa zwanego został wyposażony w napęd elektryczny i ręczny – awaryjny. Wykonanie napędu elektrycznego spowodowało skrócenie cyklu otwierania i zamykania mostu, co usprawniło komunikację dla ruchu turystycznego i rekreacyjnego w regionie Żuław i Mierzei Wiślanej. Nośność mostu zwiększono dwukrotnie do 30 t.

Na terenie Powiatu Nowodworskiego funkcjonują także inne mosty zwodzone, jednak most w Sztutowie ma ciekawą historię. Jeden z najpopularniejszych polskich seriali „Czterej pancerni i pies” został nakręcany min. na moście w Sztutowie.

Przywrócenie funkcji podnoszenia mostu zwodzonego pozwoliło na odzyskanie statusu drogi wodnej rzeki Wiśle Królewieckiej.



Cmentarz Jedenastu Wsi

Zbiór kamieni i innych form nagrobnych z XVII – XIX wieku został utworzony na terenie dawnej nekropolii, nazywanej cmentarzem jedenastu wsi.

Cmentarz jedenastu wsi powstał prawdopodobnie w roku 1639, podczas usamodzielniania się gminy mennonickiej w Tiegenhagen, jako cmentarz dla luteran i mennonitów z Tiegenhagen (obecnie Cyganek), Petershagen (Żelichowo), Reimerswalde (Cyganka), Tiegerwalde, Platenhof (część Nowego Dworu Gdańskiego), Pletzendorf (Starocin), Altendorf,





Petershagenerfeld (część Nowego Dworu Gdańskiego), Haberhorst, Stobendorf (Stobiec) i Neuendorf. Było to wspólne przedsięwzięcie wiejskiego samorządu tych miejscowości. Został założony na sztucznie usypanym wzniesieniu obok istniejącego już wówczas od trzystu lat cmentarza przy katolickim kościele św. Mikołaja. Koszty utrzymania miejsca pochówku były rozdzielane na poszczególne wsie według ilości posiadanej przez nie ziemi uprawnej.

Poszczególni sołtysi zbierali pieniądze wśród swoich sąsiadów przekazując je administratorowi cmentarza – sołtysowi z Tiegenhagen. W okresie późniejszym miejsce to nazywano cmentarzem 9 wsi (dwie wsie połączyły się z innymi).

Okolo 80 kamieni nagrobnych zgromadzonych w lapidarium zostało w dużej





części odnalezionych na sąsiedniej posesji w fundamentach zburzonego budynku gospodarczego. Wszystkie pochodzą z czasu od końca XVII do końca wieku XVIII.

Jest to jeden z wcześniejszych typów zachowanych nowożytnych nagrobków chrześcijańskich. Większość posiada wyryte bardzo skromne inskrypcje dotyczące pogrzebanej osoby: rok śmierci, inicjały oraz gmerk, czyli rodzaj prostego geometrycznego znaku przypisanego do żuławskiego gospodarstwa.

W roku 1768 nad Tugą, 1,5 km w górę jej biegu, został założony drugi cmentarz mennonicki.

W 2006 roku na miejscu dawnego cmentarza solidarnym wysiłkiem Klubu Nowodworskiego Stowarzyszenia Miłośników Nowego Dworu Gdańskiego, mieszkańców Cyganka i Żelichowa oraz firmy Foto Opitz powstała filia Muzeum Żuławskiego – Lapidarium sepulkralne w Cyganku. Przy tworzeniu lapidarium pomagali: Urząd Miasta i Gminy w Nowym Dworze Gdańskim, Parafia Greckokatolicka w Cyganku, prof. Peter Klassen (USA) i wiele innych osób i instytucji.



Śluza Gdańska Głowa

Śluza Gdańska Głowa położona jest w 0+200 kilometrze Szarpawy (Wisły Elbląskiej) w gminie Stegna, woj. pomorskie. Zadaniem stopnia jest umożliwienie żeglugi rzeką Szarpawą (od rz. Wisły do Zalewu Wiślanego) oraz ochrona terenów położonych nad Szarpawą przed wielkimi wodami rzeki Wisły. Stopień został wybudowany w 1895 r. w ramach szerszego programu inwestycyjnego przebudowy ujścia Wisły (obejmującego m. in. wykonanie tzw. przekopu oraz odcięcie od Wisły tzw. Wisły Gdańskiej i Wisły Elbląskiej). Śluza została poddana remontowi kapitalnemu w latach 1998-99.

Jej długość użyteczna wynosi 61 m, szerokość 12,5 m. Oprócz wrót zamykających śluzę posiada wrota przeciwpowodziowe. Jest wspaniałym zespołem budowli hydrotechnicznych i towarzyszących, na które składają się most obrotowy i trzy budynki śluzowe.







Maksymalna wysokość śluzowania wynosi 3 m. Ściany śluzu licowane są cegłą klinkierową, narożniki wzmocniono szarymi blokami granitowymi.. Od strony Wisły zabezpieczając ją dodatkowe wrota powodziowe wysokości 12,5 m. Nad śluzą poprowadzono przejazd w formie obrotowego mostu, umożliwiającego korzystanie z niej jednostkom o napędzie żaglowym

Śluza Gdańska Głowa jest śluzą komorową o konstrukcji betonowej, oblicowanej cegłą klinkierową z wrotami wspornymi dwuskrzydłowymi z mechanizmami o napędzie ręcznym. Komora jest napelniana i opróżniana przez kanały obiegowe, umieszczone symetrycznie w głowie górnej i dolnej. Zamknięcia kanałów stanowią zawory motylkowe o napędzie ręcznym. Wrota górne i dolne komory posiadają konstrukcję stalową nitowaną. Na wrotach znajdują się kładki komunikacyjne.

WROTA PRZECIWPOWODZIOWE

Wrota osadzone są w konstrukcji betonowej oblicowanej cegłą klinkierową przyległej bezpośrednio do głowy śluzu komorowej. Stanowią one zabezpieczenie terenów położonych nad Szkarpawą (Żuław Wielkich) przed zalewem od strony Wisły. Konstrukcja wrót: wsporne dwuskrzydłowe. Konstrukcja z kształtowników stalowych o dwustronnym poszyciu z blachy stalowej łęczonej na nity, otwieranie i zamykanie wrót - napęd ręczny.

Śluza przetrwała niemal nieuszkodzona w II wojnie światowej i stanowi cenny, a zarazem malowniczy, zachowany w formie pierwotnej (wraz z mechanizmami) zabytek techniki.



Wieża Ciśnień

Wieża ciśnień znajduje się w Nowym Dworze Gdańskim przy ul. Tuwima. Jest to jedna z najstarszych konstrukcji żelbetonowych w Europie. Najważniejszy element wodociągów miejskich wybudowanych w latach 1908-1909. Wieża wodna służąca wyrównywaniu ciśnienia. W pobliżu wieży znajduje się park powstały w miejscu placu sportowego w 1926 roku, z drzewami posadzonymi jeszcze przez przedwojennych mieszkańców Żuław.



ADRESY WAŻNE DLA TURYSTY

Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim

ul. Sikorskiego 23, 82-100 Nowy Dwór Gdański, tel. 0 55 247 36 71,
e-mail: starostwo@nowydworgdanski.pl, www.nowydworgdanski.pl

Urząd Miasta i Gminy w Nowym Dworze Gdańskim

ul. Wejhera 3, 82-100 Nowy Dwór Gdański, tel. 0 55 247 24 01, e-mail: urzad@miastonowydwor.pl

Urząd Miasta Krynica Morska

ul. Górników 16, 82-120 Krynica Morska, tel. 0 55 247 65 27, e-mail: um@krynica-morska.pl

Urząd Gminy w Sztutowie

ul. Gdańska 55, 82-110 Sztutowo, tel. 0 55 247 83 24, e-mail: info@sztutowo.ug.gov.pl

Urząd Gminy w Steganie

ul. Gdańska 34, 82-103 Stegna, tel. 0 55 247 82 93, e-mail: info@stegna.ug.gov.pl

Urząd Gminy w Ostaszewie

ul. Kościuszki 74, 82-112 Ostaszewo, tel. 0 55 247 13 18, e-mail: ug@ostaszewo.pl

INFORMACJA TURYSTYCZNA

Lokalna Organizacja Turystyczna „Jantarowe Wybrzeże”

ul. Gdańska 36 a, 82-103 Stegna, tel. 0 55 247 86 92

Lokalna Organizacja Turystyczna w Krynicy Morskiej

ul. Górników 15, 82-120 Krynica Morska, tel. 055 247 63 76

Punkt Informacji Turystycznej w Sztutowie

ul. Gdańska 55 a, 82-110 Sztutowo, tel. 0 55 247 80 88

Punkt Informacji Turystycznej w Kątach Rybackich

ul. Rybacka 64, 82-110 Sztutowo, tel. 0 55 247 87 86

POGOTOWIE RATUNKOWE – 999

ul. Dworcowa 12, 82-100 Nowy Dwór Gdański, tel. 0 55 247 22 47

PAŃSTWOWA STRAŻ POŻARNA – 998

ul. Bałtycka 7, 82-100 Nowy Dwór Gdański, tel. 0 55 247 23 33

POWIATOWA KOMENDA POLICJI – 997

ul. Kościuszki 10, 82-100 Nowy Dwór Gdański, tel. 0 55 246 92 02



Publikacja powstała na podstawie materiałów dostarczonych przez Muzeum Żuławskie w Nowym Dworze Gdańskim oraz przy pomocy informacji uzyskanych ze stron internetowych: www.zkd.com.pl, www.stutthof.pl, www.tpemm.pl, www.rzgw.gda.pl.
Dziękujemy wszystkim za pomoc w realizacji i udostępnienie materiałów informacyjnych.

Tekst:

Wydział Edukacji, Spraw Społecznych, Informacji i Promocji Starostwa Powiatowego w Nowym Dworze Gdańskim

Autor zdjęć:

Renata Iwaniak

Opracowanie i druk:

Wydawnictwo i Studio Reklamy
"KONS" tel. 88-0000-778
www.kons.pl studio@kons.pl



Przedruk w całości lub części bez zgody Starostwa Powiatowego w Nowym Dworze Gdańskim zabroniony. Wszelkie prawa zastrzeżone. Nowy Dwór Gdański 2008r.

