



ELBLĄSKIE ZAWODZIE

Szkice z historii dzielnicy



Miroslaw Marcinkowski

Redakcja

Sylwia Warzechowska

Opieka merytoryczna

Arkadiusz Jachimowicz

Korekta

Sylwiusz Brywczyński

Koncepcja graficzna

Kuba Qbi Strumiński

Skład i łamanie

Remigiusz Korwiel

Wydawca

Stowarzyszenie ESWIP

ul. Związku Jaszczurczego 17

82-300 Elbląg

tel. 55 236 27 16

www.eswip.pl

eswip@eswip.pl

ISBN 978-83-936756-7-8

Nakład: 500 egzemplarzy

Publikacja bezpłatna

Elbląg 2021

Projekt "Aktywne Zawodzie" finansowany jest z dotacji programu
Aktywni Obywatele - Fundusz Krajowy finansowanego z Funduszy EOG.

ZAWODZIE NIE ZAWODZI

Arkadiusz Jachimowicz

Prezes ESWIP

To pierwsza publikacja na temat historii elbląskiego Zawodzia. Ale od początku... Pojawiliśmy się na Zawodziu kilka lat temu. Najpierw uruchomiliśmy – pierwszy w Elblągu - dom sąsiedzki, a potem Centrum Integracji Społecznej. Ostatnio połączyliśmy to w jeden Dom pod Cisem - udało się nam odtworzyć budynek starej mydlarni z 1905 roku przy ul. Stawidłowej 3. Tu mamy swoją stałą siedzibę, czujemy się pełnoprawnymi Zawodzianami i chcemy – wspólnie z innymi - zabiegać o rozwój tej unikalnej dzielnicy Elbląga. Specjalizujemy się we wspieraniu działań społecznych i rozwojowych. Chcemy być organizacją rozwoju dzielnicy – to dla nas kolejne inspirujące wyzwanie. Ale nie będziemy tego robić sami. Skrzyknęliśmy kilkanaście osób, które chcą wspólnie działać na rzecz dzielnicy jako partnerstwo rozwoju Zawodzia pod hasłem Zawodzie nie zawodzi.

Ta publikacja to pierwszy efekt naszych wspólnych działań. W trakcie rozmów zgodziliśmy się, że Za-



wodzie to wyjątkowa dzielnica Elbląga, mieszka tu dwa tysiące osób, pracuje pewnie co najmniej drugie tyle, jesteśmy oddzieleni od Starego Miasta rzeką, z naszych okien widać katedrę i starówkę, mamy bogatą historię zaplecza handlowego i spichrzowego Elbląga, i mamy coś niespotykanego – Wyspę Spichrzów otoczoną fosą staromiejską! Czy mieszkańcy dzielnicy o tym wiedzą? Czy są z tego dumni? Nie do końca...

Co zatem zrobić? Przedstawiciel elbląskiego Muzeum stwierdził, że nie ma publikacji opisującej przystępnie historię Zawodzia i... on ją może napisać! Efekt macie Państwo w dłoniach. Chcemy, aby ta publikacja trafiła pod wszystkie zawodziańskie strzechy. Aby mieszkańcy poznali zmienne losy tego ważnego dla naszego miasta skrawka ziemi za rzeką Elbląg. Aby wzmocnili swoją tożsamość i dumę. Aby z Zawodzia dumny był także Elbląg.

PS. Ostatnio odwiedziły nas dwie przemiłe Szwedki z zaprzyjaźnionej organizacji i przeproszały za swoich prapra...dziadków, którzy onegdaj złupili nasz kraj. Chyba mogłem przyjąć te przeprosiny? I tak zrobiłem.



Mirosław Marcinkowski

ŚREDNIOWIECZNE DZIEJE ZAWODZIA

Zawodzie, jedna z dzielnic dzisiejszego Elbląga, czyli część miasta „za wodą”, za rzeką, na lewym jej brzegu. Jakie granice ma ta dzielnica? Czy Wyspa Spichrzów to jedna z jej części? Myślę, że odpowiedzi na te pytania będą się często różnić, w zależności od punktów odniesienia. Na potrzeby tego tekstu przyjąłem, że Zawodzie to część miasta ograniczona od wschodu, w sposób oczywisty, lewym brzegiem rzeki Elbląg, od północy – Trasą Unii Europejskiej, od południa – obwodnicą Elbląga, od zachodu – administracyjną granicą miasta. W tak wyznaczonych granicach znalazła się również Wyspa Spichrzów. Geograficznie jest to obszar miasta położony w całości w obrębie Żuław (**Ilustracja 1**).

Historia tego obszaru związana jest ściśle z dziejami Elbląga. Położenie i rola dzisiejszego Zawodzia w historii miasta spowodowały, że jego przeszłość jest słabo udokumentowana, a przez to trudna do odtworzenia. Najlepiej znane są dzieje Wyspy Spichrzów, jednak również one są pełne przystawionych „białych plam”.

Zagospodarowywanie terenów dzisiejszego Zawodzia rozpoczęło się prawdopodobnie po zakończeniu drugiego powstania pruskiego (1274). Najstarsze zachowane informacje sięgają 1298 roku, kiedy to Stare Miasto Elbląg otrzymało na szesnaście lat Długą Łąkę leżącą na lewym brzegu rzeki, zaczynała się ona na północ od Wyspy Spichrzów. Natomiast w elbląskiej księdze rachunkowej znajdują się informacje z 1329 roku o dwóch zamieszkałych „wyspach”, które znajdowały się w południowej części dzisiejszego Zawodzia (na północ od Starego Nogatu), prawdopodobnie były to osiedla jednodworcze.

Z Zawodziem jak dotychczas łączony jest problem lokalizacji pierwotnego grodu elbląskiego. W XV-wiecznej „Kronice Ziemi Pruskiej” spisanej przez Piotra z Dusburga czytamy: Następnie w roku 1237 od Wcielenia Pańskiego, kiedy owe sławne dwa okręty popłynęły przodem razem z tym wszystkim, co było potrzebne do budowy zamku, mistrz wraz z braćmi i krzyżowcami, których pozostawił pan i margrabia miśnieński, przybył do ziemi pogezańskiej na pewną, jak niektórzy mówią, wyspę, która znajduje się pośrodku rzeki Elbląg, w tym miejscu,

gdzie Elbląg wpada do Zalewu Wiślanego, i wznosił tam zamek, który od imienia rzeki nazwał Elblągiem. Inni powiadają, że zamek ten został później zdobyty przez niewiernych i wówczas przeniesiono go na miejsce, gdzie znajduje się teraz, a w jego pobliżu założono miasto. Lokalizacja tej pierwszej warowni krzyżackiej do dziś pozostaje niewyjaśniona. Na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat sformułowano kilka hipotez, które próbują określić jej pierwotne położenie. Najbardziej rozpowszechniona w polskiej historiografii jako miejsce domniemanej lokalizacji podaje Wyspę Spichrzów. Inna koncepcja wskazuje miejsce pierwszej warowni krzyżackiej w rejonie pomiędzy dzisiejszymi ulicami Radomską a Freta, w miejscu zwanym Holm. Trzecia typuje rejon na północ od Kępy Rybackiej, w bezpośrednim sąsiedztwie ujścia rzeki Elbląg do Zalewu Wiślanego. Ostatnie badania archeologiczne potwierdziły, że drewniana krzyżacka warownia, bezpośrednio poprzedzająca budowę zamku ceglanoego, znajdowała się częściowo na terenie obecnego Muzeum, częściowo na obszarze do niego przylegającym (na zachód od ul. Zamkowej). Prawdopodobnie miejsce wzniesienia pierwszego warownego obozu krzyżackiego z 1237 roku pozostanie w sferze domysłów.

Intensywne zagospodarowywanie Wyspy Spichrzów (która prawdopodobnie w tym czasie jeszcze nie była wyspą w dosłownym znaczeniu) rozpoczęło się przypuszczalnie na początku XIV wieku. Zostało to wymuszone poprzez warunki naturalne. Wąski pas wschodniego nadbrzeża nie

pozwalał na lokalizację wszystkich niezbędnych urządzeń i budowli koniecznych do sprawnej obsługi handlu morskiego. W tej sytuacji naturalnym miejscem na place składowe, spichrze i zaplecze stoczni był drugi, zachodni brzeg rzeki.

Z 1308 roku pochodzi pierwsza wzmianka o ogrodzie leżącym po zachodniej stronie rzeki, a skromnie zachowane źródła pisane z XIV wieku potwierdzają, że oprócz spichrzy na Wyspie znajdowały się także place składowe drewna. Budowa ówczesnych spichrzy z dużym wykorzystaniem drewna oraz wspomniane place składowe mogły być przyczyną pierwszego potwierdzonego w źródłach pożaru. Miał on miejsce w 1396 roku i doprowadził do prawie całkowitej zagłady zabudowy na Wyspie Spichrzów. Rozpoczęta wkrótce budowa nowych spichlerzy spowodowała, że w 1400 roku było ich 16, a około 1430 ta część miasta była już w pełni ukształtowana. Posiadała własną sieć ulic, przy których stały spichlerze, place składowe i ogrody. Według zachowanych spisów były tutaj 222 spichlerze, 65 placów składowych, 19 ogrodów ze spichrzami i 17 ogrodów. Dostępu do Wyspy broniły drewniana palisada i fosa.

W pobliżu rzeki zostało postawionych wiele budynków i urządzeń, które były niezbędne do obsługi portu, stoczni oraz rzemiosła elbląskiego. Bezpośrednio przy zejściu z Mostu Wysokiego (drugi most zwany Mostem Nizinym zbudowano w 1580 roku) wzniesiono na początku XIV wieku rzeźnię miejską. W 1384 roku została ona sprzedana cechowi

rzeźników, którzy musieli ją utrzymywać i konserwować. Za jej użytkowanie cech płacił roczny czynsz w wysokości 10 grzywien. W tej samej części wyspy w 1321 roku zlokalizowano stajnie miejskie oraz wozownię (przechowywano w niej wozy taboru miejskiego i uprząż), które rozbudowano w 1372 i 1383 roku. Przy stajniach postawiono również dom, w którym mieszkał sługa nadzorujący tabor miejski. Na południe od Mostu Wysokiego znajdowała się cieślnia wraz z dużym przyległym terenem. Prawdopodobnie założono ją jeszcze na początku XIV wieku. Tutaj składowano drewno przywożone drogą morską i lądową oraz poddawano je obróbce.

Na nadbrzeżu ciągnącym się po północnej stronie Mostu Wysokiego postawiono małą cieślnię i Dwór Smolny. W jego magazynach przechowywano oraz brakowano (poddawano urzędowej kontroli) smołę i dziegieć przeznaczone na eksport.

XIV i XV wiek to również czas kształtowania się układu komunikacyjnego Wyspy Spichrzów, który w dużej części przetrwał do dziś. Od Mostu Wysokiego prowadził w kierunku zachodnim główny trakt zwany później Długą Drogą (Lange Bahn). Prawdopodobnie jest on identyczny do drogi wzmiankowanej w 1346 roku jako platea Yben. U jej wylotu stała brama Ybentor. Długa Droga łączyła się z traktem prowadzącym przez Żuławy do Gdańska. Główną osią komunikacyjną Wyspy Spichrzów była (podobnie jak dziś) ulica o ukła-

Das Weichseldelta um das Jahr 1300.

Nach den in den Jahren 1907 u. 1922 hergestellten Rekonstruktionen von H. Bertram

1:100 000



Erklärung
 Die Zahlen des Niveauls
 sind in Metern über Normal Null
 Die heutigen Ortsnamen sind
 eingeklammert () beigefügt
 Maßstab 1:100 000


dzie północ – południe (znacznie później była to Berlinerstraße, obecnie ul. Warszawska).

Po zachodniej stronie Wyspy Spichrzów rozciągał się obszar przeznaczony na ogrody dla mieszczan Starego Miasta Elbląga. Tutaj w 1298 roku mieszczanin elbląski Grube otrzymał od rady dwie morgi ziemi za Elblągiem. Prawdopodobnie to właśnie od jego nazwiska została utworzona nazwa Grubenhagen (rejon dzisiejszej ul. Grochowskiej). W zachowanych źródłach pisanych pierwszy ogród przy Grubenhagen jest wspomniany dopiero w 1333 roku, ale jest pewne, że inne założono wcześniej, być może na początku XIV wieku. W części nich stawiano małe domy (bude). Na początku kolejnego, XV stulecia, na Grubenhagen były już 32 ogrody, a od każdego Rada Starego Miasta Elbląga pobierała roczny czynsz w wysokości 6 skojców. Początki podmiejskiego osadnictwa na Grubenhagen w 1. połowie XIV wieku potwierdza również zapis w elbląskiej księdze sądowej pochodzący z 1340 roku. Jest w nim mowa o przedstawicielach jednej rodziny, właśnie z Grubenhagen, biorących udział w kradzieży. Byli to niejaki Jacob jego żona (lub partnerka) Angnete, córka Greten i dwaj synowie. Jacob z żoną i córką zdążyli zbiec, natomiast synowie, również Jacob i Haneke, zostali złapani, oskarżeni o kradzież, następnie wychłostani pod pręgierzem i wypędzeni z posiadłości elbląskich (das elbische gebite). Ta rodzina złodziei to prawdopodobnie najstarsi mieszkańcy Grubenhagen (Zawodzia) znani nam z imienia.

Przeprowadzone przez Romana Czaję badania nad zamożnością średniowiecznych elblążan dowiodły, że większość mieszkańców przedmieść (w tym także dzisiejszego Zawodzia) stanowiły osoby ubogie i mniej zamożne.

Pod koniec XIV wieku (w 1397 roku) Rada Miejska sprzedała mieszczanom tereny położone przy Grubenhagen i nad rzeką, w pobliżu Dworu Smolnego, na organizację placów składowych drewna. Oczywiście, tereny zlokalizowane bezpośrednio przy rzece były bardziej atrakcyjne, stąd jeden pręt kosztował 10 skojców, a te przy Grubenhagen były o połowę tańsze – jeden pręt wyceniano na 5 skojców. W sumie przy rzece znalazło się miejsce na 174 place, a przy Grubenhagen na 142 place. Dodatkowo w latach 1422-1423 wymierzone zostały dodatkowo kolejne 42 place przy Grubenhagen. Na wszystkich składowano drewno przeznaczone na eksport, ale również drewno opałowe (ze względu na zagrożenie pożarowe w domach można było przechowywać wyłącznie ograniczoną jego ilość). Magazynowane na placach drewno było wykorzystywane również do budowy różnych jednostek pływających. Oprócz mniejszych, służących do żeglugi po wodach Zalewu, w Elblągu budowano duże statki, przede wszystkim kogi, o ładowności około 100 łasztów. Od XV wieku prawdopodobnie także holki. Oprócz budowy nowych jednostek, elbląska stocznia (znajdująca się na Łasztowni, na wschodnim brzegu rzeki) zajmowała się również remontem statków.

ZAWODZIE W CZASACH RZECZYPOSPOLITEJ



Zniszczenia zabudowy Wyspy Spichrzów i Grubenhagen były spowodowane pożarami, których zarzewiem nie zawsze było niedopatrzenie i zaprószenie ognia. Tereny dzisiejszego Zawodzka słabo (Wyspa Spichrzów) lub w ogóle nieufortyfikowane (Grubenhagen) padały też ofiarami zniszczeń wojennych. W trakcie wojny trzynastoletniej (1454-1466) wojska krzyżackie dwukrotnie paliły zabudowania Grubenhagen i spichlerze. Podobne nastąpiły również w rezultacie ataku gdańszczyzan 18 września 1577 roku. W jego trakcie spalono 24 spichlerze, a ocalało jedynie pięć: Jednorożec (Einhorn), Złoty Pierścień (Golden Ring), Czerwony Spichlerz (Rote Speicher), Szary Lew (Graue Löwe) i Niedźwiedź (Bär).

Pomimo tych klęsk, które nawiedzały dzisiejsze Zawodzie, Wyspa Spichrzów i Grubenhagen były ważną częścią aglomeracji elbląskiej, połączoną z miastem więzami administracyjnymi, społecznymi i gospodarczymi. Władze miasta, wydając odpowiednie zarządzenia, starały się zapobiegać pożarom, które groziły nieustannie Wyspie Spichrzów, głównie z powodu budowy spichlerzy z materiałów łatwopalnych. Jedną z takich regulacji był na przykład wilkierz z 1588 roku, który pod groźbą surowej kary zabraniał składowania w spichrzach drewna opałowego oraz innych łatwopalnych materiałów. Place składowe drewna znajdowały się poza terenem portu, na północ od stoczni, na Ostrowiu. Natomiast w północnym krańcu Wyspy Spichrzów zlokalizowano magazyny portowe do składowania materiałów innych niż zboże. W pobliżu znajdowała się waga do ich ważenia.

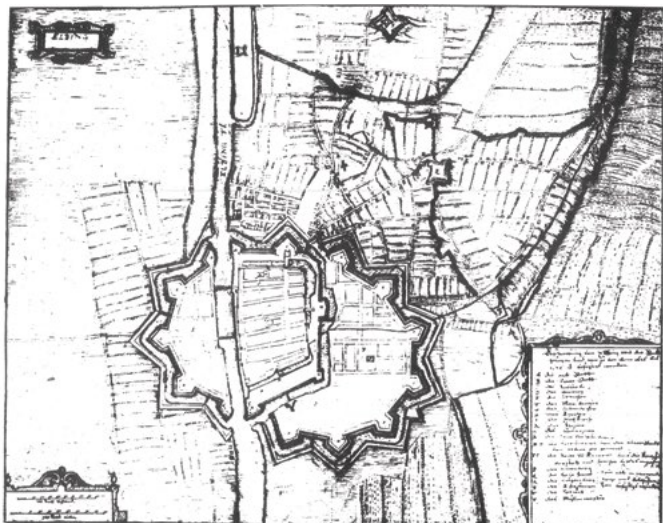
Wojna i próba zajęcia przez wojska krzyżackie Elbląga (8 marca 1521 roku) spowodowały, że władze miasta przystąpiły do wzmocnienia systemu obronnego. Braki finansowe spowodowały, że do zabezpieczenia terenów lewobrzeżnych przystąpiono dopiero na początku XVII wieku. W celu ochrony zachodnich obszarów przedmiejskich wykopano fosę i wzniesiono wał, które objęły Wyspę Spichrzów i ogrody miejskie przy Grubenhagen. Niski wał o długich odcinkach kurtynowych miał wysunięte w przedpole występy o narysie bastionowym (**Ilustracja 2**). W 1603 roku w wale wybudowano trzy bramy (lub furty), które prowadziły



ILUSTRACJA 2

w kierunku dzisiejszego Kazimierzowa i przeprawy promowej. Zarys tych umocnień jest doskonale widoczny do dzisiaj w postaci rowu z wodą (zapewne pierwotnie fosa przed umocnieniami) wraz z czytelnymi wystęgami dawnych bastionów. Najlepiej można to sprawdzić na mapie – należy tych śladów szukać po zachodniej stronie od dzisiejszej ulicy Grochowskiej, w odległości około 200 m.

15 lipca 1626 roku król szwedzki Gustaw Adolf zajął Stare Miasto Elbląg. Szwedzi stacjonowali w mieście do 1635 roku. Skutki tego wydarzenia dla Elbląga były daleko idące. Doprowadziły m.in. do utraty kantoru Kompanii Angielskiej. W latach okupacji szwedzkiej miasto było główną kwaterą Gustawa Adolfa i sztabu wojskowego, w związku z czym stacjonował w nim garnizon liczący około 1300 żołnierzy. Król szwedzki zdając sobie sprawę ze słabości umocnień miejskich zlecił opracowanie nowego



ILUSTRACJA 3

planu fortyfikacji, którego autorem był Heinrich Thome. Jeszcze w tym samym 1626 roku przystąpiono do realizacji przebudowy obwarowań. Prace fortyfikacyjne były kontynuowane po 1635 roku (po powrocie Elbląga do Rzeczypospolitej) oraz w trakcie drugiej wojny ze Szwedami (1655-1660), kiedy to miasto zostało ponownie przez nich zajęte. Prace remontowe i modernizacyjne nowego systemu były prowadzone również w kolejnych latach (1679, 1683-1684, 1700, 1710, 1734, 1758). Nowe fortyfikacje chroniły Stare i Nowe Miasto Elbląg, przedmieścia w pobliżu Grobli Młyńskiej, przedmieścia południowe i Wyspę Spichrzów. Umocnienia składały się z dwunastu bastionów i czterech półbastionów, połączonych wałem ziemnym i fosą, z czego Wyspę broniły trzy pełne bastiony oraz dwa półbastiony położone nad rzeką. Ruch kołowy z Wyspy Spichrzów wyprowadzały dwie bramy. Jedną z nich była Brama Żuławska (Średnia), zlokalizowana

mniej więcej w osi ul. Gdańskiej (Danzigerstraße), która przez Grubenhagen prowadziła do Gdańska. Druga, to Brama Końska (od XIX wieku nazywana Bramą Berlińską), wyprowadzająca ruch w kierunku południowym, znajdująca się w okolicy osi dzisiejszej ul. Warszawskiej (**Ilustracja 3**). To właśnie budowa tych fortyfikacji spowodowała, że Wyspa Spichrzów stała się de facto wyspą, a dzisiejsza fosa jest pozostałością tych umocnień.

Lata 1626-1635 to okres, w którym miasto, posiadłości ziemskie oraz przedmieścia, były nękane najazdami wojsk polskich. Każdy z nich (grudzień 1626, początek 1627, październik 1628, listopad 1628) powodował zniszczenia urządzeń przemysłowych i portowych oraz budynków.

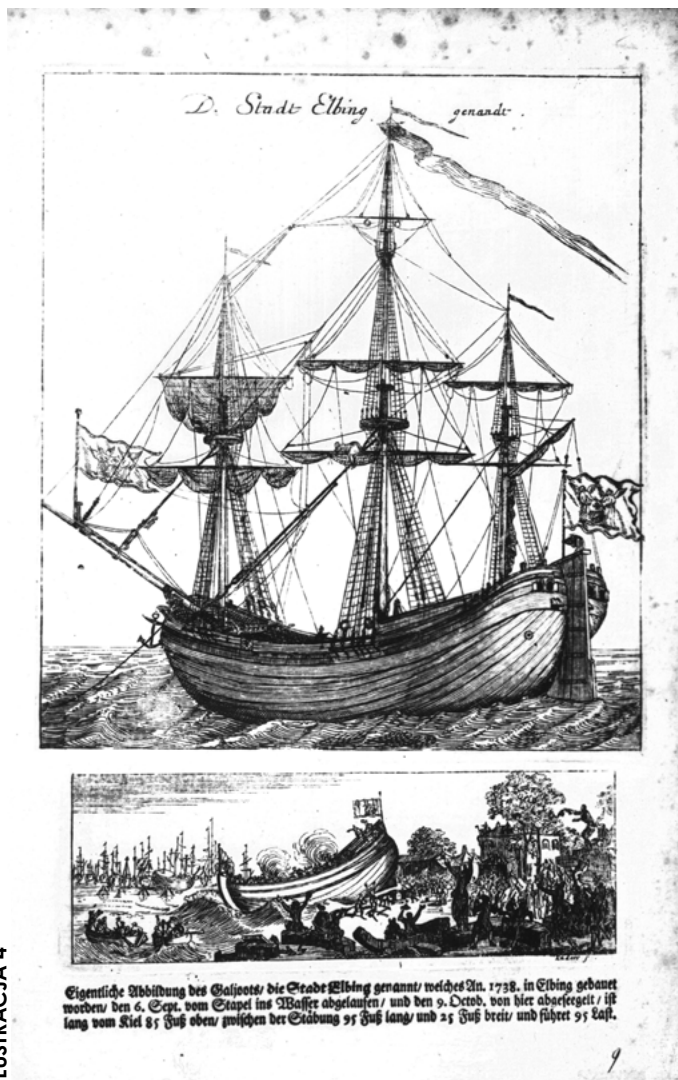
W 1655 roku rozpoczęła się kolejna wojna ze Szwecją, w Polsce powszechnie znana jako „potop szwedzki”. Pertraktacje Rady Miejskiej Starego Miasta Elbląga toczyły się ze Szwedami już od września 1655 roku. Trwały one dłuższy czas, a układ z miastem został ratyfikowany przez Karola Gustawa 14 grudnia 1655 roku. Widocznie w radzie elbląskiej były spore obiekcje przed otwarciem bram miasta Szwedom, skoro król szwedzki, chcąc wymusić tę decyzję, nakazał demonstracyjny napad wojsk pod dowództwem Stenbocka na Grubenhagen. Brak jest relacji na temat tego napadu i zniszczeń dokonanych przez Szwedów. Musiały być jednak znaczne, skoro ostatecznie zdecydowano się otworzyć bramy miejskie, co nastąpiło 22 grudnia 1655 roku. Ten kolejny najazd szwedzki, po krótkim

okresie pokoju, spowodował dalszy upadek miasta, który spotęgowała zaraza 1656 roku.

Wydaje się, że pomimo tych wojennych kataklizmów nawiedzających Elbląg w XVII wieku, dla Zawodzia jest to okres pewnego rozwoju, szczególnie dla części położonej wzdłuż rzeki. Na Ostrowiu (Schiffsholm – nazwę tę klika lat później przejęła biegnąca w pobliżu ulica, dziś ul. Kotwicza) w 1641 roku wniesiono nową stocznnię (obok funkcjonującej nadal stocznia na Łasztowni). Inicjatorem jej powstania był holenderski menonita Heinrich Goversson, który wraz z kilkoma innymi patrycjuszami elbląskimi (wśród nich byli miejscowi armatorzy Sieffert i Meienreiss) utworzył kompanię budowy statków (Schiffbaucompanie). Prawdopodobnie stocznia na Ostrowiu istniała już wcześniej, jednak brak jest jednoznacznych źródeł potwierdzających to przypuszczenie. To właśnie tutaj zbudowano w 1738 roku, dla elbląskiego armatora Henryka Döringa, 95-łasztowy galiot *Die Stadt Elbing* (**Ilustracja 4**). Było to wydarzenie doniosłe dla całego miasta. Statek został zwodowany 6 września, a wydarzeniu temu przyglądał się tłum ciekawskich. Spłynięcie na wodę tego żaglowca odbyło się w asyście Rady Miejskiej, członków II Ordyńku, dostojników miejskich i sztabu miejscowego garnizonu polskiego. Towarzyszyły temu salwy armatnie, trąby, bębny oraz iluminacja. Dla drugiego elbląskiego armatora, Christiana Silbera, stocznia na Ostrowiu zbudowała pełnomorski żaglowiec Benjamin von Elbing. W 1796 roku teren stocznia wydzierżawił Martin Blanck. Po przeprowadzeniu prac

ziemnych, które wymagały dużych nakładów finansowych, praktycznie od podstaw zbudował stocznnię i konstruował statki do roku 1803. W stocznia Blancka powstawały jednostki większe niż np. na Łasztowni czy w Towarzystwie Budowy Okrętów. To właśnie w stocznia Blancka w 1801 roku została zwodowana pinka *Balance* o nośności 360 łasztów. W sumie stocznia na Ostrowiu do 1803 roku wybudowała 14 statków o łącznym tonażu 2190 łasztów. Wszystkie były własnością firmy armatorskiej Silber et Co. W 1806 roku stocznia Blancka zostaje wydzierżawiona Michaelowi Mitzlaffowi na 6 lat. W 1825 roku wykupił on znajdującą się po drugiej stronie rzeki (na Łasztowni) stocznnię i połączył oba zakłady w jeden. Stocznia Mitzlaffa początkowo budowała statki rzeczne, a w latach 30. XIX wieku drewniane okręty morskie. W latach 1836-1839 jego stocznnię opuściło 10 morskich jednostek o łącznym tonażu 2034 łasztów i wartości 132 tysięcy talarów. Były one budowane dla armatorów kołobrzeskich, szczecińskich i słupskich.

Na początku XX wieku stoczniove tradycje Zawodzia kontynuował Franz Schenk. Urodził się w Berlinie w 1876 roku, by po wielu latach kształcenia i praktykowania w różnych firmach trafić na krótko do Elbląga, dokładnie do Fabryki Maszyn Komnicka. Schenk Powrócił do miasta w 1906 roku, a w 1907 założył własną stocznnię na Schiffsholm (ul. Kotwicza) noszącą nazwę Franz Schenk & Co GmbH, która nieco później została przeniesiona bardziej na północ. W działającej do 1914 roku stocznia zwodowano ogółem 75 statków. Dla elblą-



ILUSTRACJA 4

żan niewątpliwie najważniejszymi były Preussen oraz zbudowane specjalnie do żeglugi po Kanale Elbląskim motorowce Preil, Herta, Schwalbe i Serose. Co ciekawe statek wycieczkowy Wotan, zbudowany pierwotnie dla gdańskiego armatora

Liebscha, w czasie I Wojny Światowej służący jako statek szpitalny, został w 1919 roku sprzedany do Holandii, gdzie pływał do roku 1967. Pomimo licznych zamówień stocznia borykała się z płynnością finansową, co doprowadziło ją do upadku, wraz z plajtą Volksbank, banku, który wspierał finansowo to przedsiębiorstwo.

Na południowym krańcu Wyspy Spichrzów w XVII wieku funkcjonowały dwie ciełarnie, które trudniły się przede wszystkim remontem różnych jednostek pływających. Po pewnym czasie (1650 rok) jedna z nich zostaje przeniesiona na teren Ostrowia, gdzie funkcjonuje do końca XVIII wieku. To właśnie w tej stoczni, w 1748 roku, postawiono pierwszy w Elblągu kielbank (brabank), urządzenie do naprawy kadłubów statków, stosowane przy remontach większych jednostek. Remontowany statek ustawiano równolegle do brzegu, a następnie balast umieszczono tak, by przechylił się w stronę lądu. Równocześnie przy użyciu lin przy mocowanych do masztów i nawijanych na ręczne kołowroty przechylano remontowaną jednostkę jeszcze bardziej. W ten sposób doprowadzano do sytuacji, kiedy odstonięta była cała część podwodna, aż po stępkę. Wtedy od strony wody można było dokonywać niezbędnych napraw poszycia, czy czyścić i smołować kadłub.

Według zachowanych danych statystycznych w latach 1611-1760 wszystkie elbląskie stocznie zwodowały jedynie około 10 statków pełnomorskich, 40 przybrzeżnych i 140 jednostek rzecznych.



ILUSTRACJA 5

Również na lewym brzegu rzeki, tuż przy Moście Wysokim, powstała Giełda Kupiecka (przynajmniej od 1744), w której m.in. przechowywano wzór miary korcowej służącej do mierzenia objętości zboża. Pierwszy budynek giełdy w 1789 roku został przeznaczony do rozbiórki. Już rok później

wzniesiono na jego miejscu nowy, a Giełda zajmowała jego piętro (**Ilustracja 5**). Znacznie gorzej funkcjonowały spichrze. Przez cały okres od XVII wieku do 1772 roku na terenie Wyspy nie wzniesiono żadnego nowego obiektu magazynowego, a część istniejących stała pusta.

A detailed black and white historical map of Elbląg, Poland. The map shows the city's fortifications, including bastions and bastionades, and the Vistula River (Wisła) flowing through it. The text 'ELBLĄG 17' is visible on the river. The map is oriented with the river running vertically through the center.

CZASY KRÓLESTWA PRUS

W 1772 roku, w wyniku I rozbioru Polski, Elbląg zostaje włączony do państwa pruskiego. Początek kolejnego stulecia to z kolei czas wojen napoleońskich. Oba te wydarzenia wpłynęły na życie mieszkańców miasta. Nowe prawa wprowadzone przez rządy pruskie doprowadziły m.in. do ostatecznego połączenia w jeden organizm Starego i Nowego Miasta Elbląga. Początkowy okres rządów pruskich przyniósł miastu ożywienie gospodarcze, natomiast fatalny wpływ na sytuację finansową obywateli i miasta wywarł pobyt wojsk napoleońskich (1807).

Ożywienie gospodarcze i większy ruch statków w elbląskim porcie spowodował konieczność rozbudowy infrastruktury portowej, w której partycypowali kupcy i władze miejskie. W obrębie Wyspy Spichrzów rozebrano stare, groźące zawaleniem budynki spichrzy oraz wzniesiono nowe, m.in. Herkules, Złoty Słoń, Złoty Jeleń. Pomiędzy 1772 a 1790 rokiem na Wyspie wybudowano 36 spichrzy. Nowe inwestycje nie ograniczyły się do powiększenia liczby magazynów. W 1785 roku wybudowano nowy skład soli, a trzy lata później (1788) nowy Dwór Śledziowy wraz z drewnianym nadbrzeżem ułatwiającym załadunek i wyładunek. Jego wzniesienie kosztowało 736 talarów. Kilka lat później, w 1792 roku oddano do użytku Pakownię towarów drobnicowych wraz z dźwigiem portowym. W kolejnym roku (1793) wybudowano nowe pomieszczenia dla dwóch pilotów portowych.

Wprowadzony pod zarządem pruskim podział administracyjny Elbląga spowodował, że Wyspa Spichrzów była jedną z trzech części („dzielnic”) Elbląga, natomiast dzisiejsze Zawodzie (Grubenhagen) oraz rejon ul. Kotwiczey (Schiffsholm) należały do przedmieść zewnętrznych. Podział taki został wprowadzony ustawą normującą ustrój miast z 19 listopada 1809 roku. Przeprowadzony w 1808 roku spis obywateli Elbląga wykazał 22 obywateli okręgu wyborczego Grubenhagen, z tego 21 wykazano jako Kleinbürger i tylko jednego jako Grossbürger – był nim kupiec Adrian.

Zmiany przestrzenne Wyspy Spichrzów rozpoczęły się pod koniec XVIII wieku, co związane było z demolinacją (rozbiórką fortyfikacji), która rozpoczęła się w 1773 roku. W 1780 roku rozebrano część wałów północnych od Bramy Gdańskiej i po zachodniej stronie Bramy Berlińskiej, a w 1791 również Bramę Berlińską. Początek XIX wieku to dalsze zmiany w rozplanowaniu dzisiejszego Zawodzia. Na południe od Wyspy Spichrzów wybudowano (budowa rozpoczęła się w 1818 roku) szosę wyłotową z Elbląga w stronę Malborka i Berlina (Berliner Chaussee), jako przedłużenie ul. Warszawskiej (Berlinerstraße). Zmiany związane z demolinacją i rozwojem miasta skutkowały także wymianą mostów przerzuconych nad fosą, w miejsce starych, związanych z Bramą Berlińską i Bramą Gdańską. Do 1819 roku pobudowano odcinek szosy od Bramy Berlińskiej do Staromiejskiej Przeprawy Promowej, a w latach 1822-1823 do granicy z powiatem malborskim. Wzdłuż niej, bezpośrednio za Bramą Berlińską, powstało kilka nowych budynków mieszkalnych. Natomiast na samej Wyspie został wprowadzony zakaz palenia ognia (zakładania pieców), który skutkowało tym, że nie wznoszono tutaj budynków mieszkalnych, a istniejące rozebrano (przepis ten obowiązywał aż do 1866 roku). Dlatego też bezpośrednio na północ od Wyspy założono miejsce, gdzie przygotowywane były posiłki, tzw. polską kuchnię. Bezpośrednio do niej przylegały tereny stoczni oraz nowe składy soli. Wraz z wprowadzeniem tego przepisu zlikwidowane zostały także stajnie, cieślarnia, farbiarnia miejska, a na ich miejscu powstał Targ Śledzio-



ILUSTRACJA 6

wy. Według zachowanych spisów mieszkańców w 1831 roku przy dzisiejszej ul. Warszawskiej było 9 domów i 52 mieszkańców (na odcinku poza Wyspą Spichrzów), natomiast przy Grubenhagen – 68 domów i 509 mieszkańców. Już po zniesieniu zakazu palenia ognia na Wyspie, w roku 1870, jej zabudowę niszczy w dużym stopniu pożar. Po tym wydarzeniu Wyspa Spichrzów definitywnie

zmienia swój charakter i staje się częścią miasta o charakterze rzemieślniczo-przemysłowo-mieszkalnym (**Ilustracja 6**).

Niewątpliwie najważniejszą inwestycją dla Elbląga w tym okresie była budowa linii kolejowej i towarzyszących jej konstrukcji. Lokalizacja dworca spowodowała, że w przeciągu następnego dziesięcio-



ILUSTRACJA 7

leci największe zakłady przemysłowe (Schichau, Komnick) powstały właśnie w jego sąsiedztwie i spowodowały rozwój miasta w tym kierunku. Niestety ten intensywny rozkwit ominął dzisiejsze Zawodzie. Być może znacznie większe znaczenie dla dzielnicy miałyby pobudowanie linii kolejowej we-

dług drugiej koncepcji (obie opracowane przez kupca elbląskiego G. W. Haertela) – brzegiem Zalewu Wiślanego, przez Tolkmicko i Frombork do Braniewa, i dalej do Królewca. Nie doszły również do realizacji nieco młodsze plany (1909) poprowadzenia linii kolejowej do Nowego Dworu, ze stacją



po zachodniej stronie rzeki czy poprowadzenie do Wyspy Spichrzów bocznicą kolejowej (1917).

Nie doszło do wybudowania linii kolejowej przez obecne Zawodzie (aż do kolejowej obwodnicy w latach 70.-80. XX wieku), ale przez kilka lat

w obrębie dzielnicy funkcjonowało pierwsze elbląskie lotnisko. Było to lotnisko Elbing-Wansau (w okolicy dzisiejszej ul. Żuławskiej). Impulsem do jego powstania było przypadkowe lądowanie samolotu (z powodu braku paliwa) na Polach Nowomiejskich, 12 sierpnia 1912 roku, pilotowa-

nego przez Otto Stiefvattera, który wykonywał przelot po trasie Berlin – Królewiec. Po dostarczeniu paliwa z fabryki samochodów Komnicka, pilot kontynuował swój lot do Królewca. Lotnisko Elbing-Wansau założono już w tym samym roku i funkcjonowało ono do 1924 roku. Niekiedy było miejscem pokazów lotniczych, rzadko lądował tu jakiś samolot. Wiadomo, że latem 1924 roku na pewno lądował tutaj samolot lecący sportowo do Prus Wschodnich. Po wybuchu I wojny światowej, w 1915 roku, rozpoczęto budowę nowego lotniska (dziś w zarządzie Aeroklubu Elbląskiego) o wojskowym przeznaczeniu.

Na przedmieściach aż do XX wieku przetrwał i przeważał krajobraz wiejski. Dominowały, rozciągnięte pomiędzy siatką dróg, pola, pastwiska, sady i ogrody. Zabudowa obecnej ul. Grochowskiej (Grubenhagen) składała się prawdopodobnie z holenderskich zagród z podcieniowymi domami (**Ilustracja 7**), czyli była taka sama jak we wsiach dawnego terytorium elbląskiego.

Zniesienie w 1866 roku zakazu palenia ognia na Wyspie Spichrzów stworzyło możliwości budowy domów mieszkalnych i zakładów przemysłowych. Czynnikiem ten został z całą pewnością spotęgowany przez oddanie do użytku nowego, murewanego mostu, w miejscu starego Mostu Niskiego (lata 20. XX wieku). Nowy most został wsparty na murewanych przyczółkach i miał żelazną konstrukcję. Niewątpliwie ujemny wpływ na rozwój Zawodzia, na szczęście dosyć krótkotrwały, mia-

ła wielka powódź w 1888 roku. To zahamowanie rozwoju widoczne jest w statystykach liczby osób zatrudnionych w zakładach przemysłowych Elbląga. Z niewątpliwą industrializacją Elbląga nie szła w parze modernizacja infrastruktury miejskiej (**Ilustracja 8**). Było to przyczyną epidemii cholery, ostatej, jaka dotknęła miasto, trwającej od 22 czerwca do końca sierpnia 1873 roku. Jej zasięg był ograniczony do niewielkiej liczby ulic. Wśród najbardziej dotkniętych chorobą znalazła się też Grubenhagen. Jak podkreślał doktor Hirsch, autor raportu o epidemii, niektóre z najznaczniejszych ognisk cholery w Elblągu – Fischer-Vorberg, Jungferndamm, Inner Vorberg, Grubenhagen, leżały na takich ulicach, które pobierają wodę pitną głównie ze zastojowych rowów, które narażone są na liczne zanieczyszczenia. Sytuacja ta zaczęła się zmieniać dopiero na przełomie wieków. W 1870 roku rozpoczęto budowę wodociągów miejskich. Początkowo krąg odbiorców był bardzo ograniczony – w 1881 roku było jedynie 64 prywatnych użytkowników. Wraz z rozbudową sieci liczba odbiorców szybko uległa zwiększeniu – pod koniec 1912 roku było 2874 zainstalowanych wodomierzy. Natomiast system pozbywania się nieczystości nie uległ zmianom aż do początku XX wieku. Decyzję o budowie kanalizacji władze miejskie podjęły 1906, budowę rozpoczęto w 1907 i w głównym zarysie zakończono do 1909 roku. Ścieki z Wyspy Spichrzów i Zawodzia spływały do przepompowni, skąd przeprowadzonym pod dnem rzeki syfonem transportowane były na wschodni brzeg i dalej do oczyszczalni ścieków.



PO ZJEDNOCZENIU NIEMIEC

Jedną z inwestycji powstałych z końcem XIX wieku na obecnym Zawodzie było przeniesienie tutaj fabryki mydła E. Siede Seifenfabrik Elbing. Emil Siede urodził się w 1840 roku w Stallupönen (dziś Niestierow w Obwodzie Kaliningradzkim), jako syn zegarmistrza. Od siedemnastego roku życia podjął pracę jako praktykant w fabryce mydła E. Freytag w Bartenstein (dziś Bartoszyce), której właścicielem był jego szwagier. Po zakończeniu praktyki Emil Siede podróżował po Europie i zdobywał dalsze doświadczenia w produkcji mydła. W kolejnych latach pracował w Offenbach nad Menem, w Kolonii, Bazylei, Monachium, Dreźnie

i Wiedniu. Po 1866 roku postanowił się usamodzielnąć, najpierw w Ełku (Lyck), ostatecznie w Elblągu. Po północnej stronie Bramy Targowej, naprzeciw willi Schichaua, założył fabrykę mydła pod nazwą E. Siede, Seifenfabrik Elbing (1867). Pomimo początkowych kłopotów wyroby firmy szybko zyskały popularność, co wymogło potrzebę rozbudowy zakładu. Dlatego Emil Siede kupił w roku 1896 na Schiffsholm, nad rzeką Elbląg, od maklera okrętowego Schmidta, teren liczący 3000 m² i urządził tutaj halę magazynową oraz postawił kilka innych budynków. W ten sposób stworzono miejsce wyładunkowe dla olei, tłuszczów i chemikaliów dostarczanych drogą morską. Fabryka produkowała bardzo szeroki asortyment, od wszelkiego rodzaju mydeł domowych, mydeł w proszku aż po perfumowane produkty luksusowe. W 1897 roku Emil Siede zarejestrował w Niemieckim Urzędzie Patentowym wizerunek motyla (rusałka pawik, potocznie nazywany pawim oczkiem) jako znak firmowy swoich produktów. Od 1 stycznia 1913 roku kierowanie firmą przeszło w ręce Arnolda, syna Emila Siede. Dziś teren ten zajmuje Dom Pod Cisem (**Ilustracja 9, 10**).

Przemysł wprowadzany początkowo dosyć intensywnie na część Wyspy Spichrzów (również do niektórych spichrzów) nie mógł się przekształcać w większe fabryki ze względu na warunki gruntowe i istniejącą fosę. Dlatego część z nich została przeniesiona poza fosę; dotyczy to m.in. huty szkła G. Zimmermanna, papierni Rollinga, fabryki papy i wyrobów asfaltowych C. F. Räthera, zakładu ka-

mieniarskiego Jantzena. Przy ul. Szańcowej (Wallstraße) w 1918 roku postawiono baraki dla bezdomnych rodzin uciekinierów z terenów objętych działaniami I wojny światowej.

W obrębie Wyspy oraz na terenach przy rzece powstawały inne inwestycje. Przy ul. Szańcowej (Wallstraße) wzniesiono Fuhrpark, czyli stajnie i wozownię miejską (Dziś teren ten zajmuje Elbląskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej – **Ilustracja 11**). Przy tej samej ulicy wzniesiono w 1891 roku szkołę dla dziewcząt (Mädchenschule), od roku 1914 nazywaną Marienschule. Była to placówka edukacyjna przygotowująca do pracy w rzemiośle lub handlu. Mogły do niej uczęszczać dziewczęta różnych wyznań – działała jako tzw. szkoła symultaniczna. Pierwsze tego typu placówki powstawały w Niemczech od lat 30. XIX wieku, w Elblągu od 1877 roku. W okresie międzywojennym Marienschule była jedną z trzynastu szkół powszechnych (Volksschule) funkcjonujących w Elblągu. Po 1945 roku budynek dalej użytkowany jest jako szkoła (Szkoła Podstawowa nr 8), a w latach 1987-1992 podlegał przebudowie, rozbudowie i pracom remontowym.

Na działce przy ul. Orlej (Adlerstraße) został pobudowany Bettenhaus – dom modlitewny menonitów (**Ilustracja 12**). Pod jego budowę gmina menonitów zakupiła parcelę na Wyspie Spichrzów, w narożniku ulic Orlej i Warszawskiej (Adlerstraße i Berlinerstraße). Do końca XIX wieku wyjazd z mostu Nizinnego nie prowadził wprost w ulicę



Elbing. Panorama vom Flugzeug aufgenommen.



ILUSTRACJA 10

Orlą. Korekta nastąpiła prawdopodobnie w trakcie trwania budowy domu modlitewnego, którą ukończono w 1901 roku. Wznieśli go menonicy z gminy Ellerwald, liczącej około 650 osób, z przeznaczeniem na własną świątynię. Budynek został postawiony na planie prostokąta, do którego wiodły dwa wejścia – główne od zachodu i drugie od północy. Jest on częściowo podpiwniczony, zwieńczony dwuspadowym dachem. Wnętrze

kościółka o układzie salowym nakryte jest drewnianym stropem, podpartym drewnianymi wspornikami o zaciosanych końcówkach. Przy ścianie zachodniej oraz południowej (do drugiego okna od zachodu) znajdują się drewniane empory. Pod emporą zachodnią wydzielono dwa pomieszczenia. Elewacje zewnętrzne wymurowane zostały w cegle, z tego północna i południowa ze szkarpami i z ostrołukowymi oknami (obecnie częściowo



ILUSTRACJA 11

wo zamurowanymi). Ściana wschodnia to prosty mur ceglany, natomiast zachodnia jest trójosiowa, z ostrołukowym wejściem. Z obu jego stron znajdują się niskie okna zamknięte tukiem odcinkowym. Nad wejściem umieszczono sześciopłatkową rozetę. Budynek ten w 1948 roku, po remoncie ze zniszczeń wojennych, został przekazany kościołowi polsko-katolickiemu na świątynię, która otrzymała wezwanie Dobrego Pasterza.

Sporadyczna zabudowa mieszkalna powstawała głównie wzdłuż ul. Warszawskiej (Berlinerstraße). Zachowanym przykładem tej architektury jest dom mieszkalny, wolnostojący, zlokalizowany w południowej części Wyspy Spichrzów, oddalony około 30 m od zachodniego brzegu rzeki, przy ul. Warszawskiej 55 (**Ilustracja 13**). Został on wzniesiony z cegły, na przełomie XIX i XX wieku. Przy jego budowie zastosowano też dekoracyjne elementy

ILUSTRACJA 12



drewniane, które stylistycznie nawiązują do tzw. stylu kurortowego. Po północnej jego stronie postawione zostały w tym samym okresie zabudowania fabryczne. Stojąca willa jest pozostałością przeniesioną na Wyspę w 1913 roku firmy żeglujowej Dampschiffs Reederer für Fluss und Hafschiffahrt August Zedler. Budynek przetrwał wojenną zawieruchę. W ich obrębie, w roku 1946 rozpoczęła funkcjonować Mazurska Spółdzielnia Pracy „Metal”. W latach 50. i 60. wytwarzała najpierw części do wozów, później także przyczepy dla potrzeb rolnictwa. W 1972 roku doszło do połączenia Spółdzielni i Zakładów Tworzyw Sztucznych „Styren” w jedno przedsiębiorstwo – Zakład Armatury Samochodowej (ZAS) „Polmo”. Po opuszczeniu tego terenu przez Zakłady Armatury Samochodowej budynek niszczał, a jego degradację dopełnił pożar dachu w 2003 roku. Po przejęciu obiektu przez Gminę Miasto Elbląg, rozpoczęto jego re-



ILUSTRACJA 13

mont, a po jego zakończeniu przeznaczono na potrzeby Komendy Hufca ZHP w Elblągu. Obecnie po północnej stronie tej willi stoi zbliżony okresem powstania i stylem architektonicznym dom, w którym mieści się Młodzieżowy Dom Kultury – ul. Warszawska 51 (**Ilustracja 14**). Został on wybudowany prawdopodobnie około 1903-1904 roku przy dzisiejszej ul. 12 Lutego. Jego walory zdecydowały, że podczas przebudowy ulicy, został rozebrany i przeniesiony na Wyspę Spichrzów. Pod koniec 2012 roku odbyło się uroczyste otwarcie w nim siedziby Młodzieżowego Domu Kultury.

Przykładem zabudowy dawnej szosy wylotowej w kierunku Berlina jest budynek byłej karczmy przy ul. Warszawskiej 142a (Berliner Chaussee). Został on wzniesiony w pobliżu mostu na rzece Fiszewce na początku XX wieku. W początkowym okresie gospoda znana była jako Farten Schillinsbrücke

ILUSTRACJA 14



lub Gartentor. Później funkcjonowała jako Zu den Drei Lilien. Wiadomo, że w roku 1914 właścicielem lokalu był niejaki Albert Krause, następnie jego żona Rosalia. W okresie po II wojnie światowej był adaptowany na mieszkania dla sześciu rodzin. Obecnie stoi nieużytkowany (**Ilustracja 15**).

19 kwietnia 1877 roku został założony klub wioślarski Nautilus (**Ilustracja 16**). Jego siedziba znajdowała się na północnym cyplu Wyspy Spichrzów. Pierwsza siedziba została zastąpiona wybudowanym w latach 1905-1906 budynkiem, wykonanym według projektu Otto Spechta. Był on przykładem połączenia cech charakterystycznych dla secesji (skomplikowana, rozczłonkowana bryła z wieżyczką) i regionalizmu (elewacja dekorowana rygłem). Budynek niestety dziś nie istnieje. Obecnie działa tam Ognisko Sportów Wodnych „Fala”, a z dawnej budowli zachowały się jedynie



ILUSTRACJA 15

schody sięgające wody. Na przelomie wieków kluby sportowe, a szczególnie wioślarskie, służyły nie tylko uprawianiu sportu, były także miejscem spotkań towarzyskich. Wolny czas spędzali tutaj całe rodziny, organizowane były wspólne święta i festyny dla całego miasta. W okresie zimowym dużym zainteresowaniem elblążan cieszyło się lodowisko Am Nautilus. Do klubu w latach 30-tych należało prawie 400 osób. W 1937 roku „Nautilus” został włączony w struktury klubów wojskowych. Jego działalność była nadal ożywiona; na początku 1945 roku był w posiadaniu osiemnastu półwycigowych i dziesięciu wycigowych łodzi oraz jednej łodzi motorowej, treningowej. Nieco na południe został postawiony w podobnym okresie budynek będący siedzibą Królewskiego Urzędu Celnego – Königliche Zollamt (**Ilustracja 17**). Obydwa przetrwały wojnę, chyba nawet w całkiem niezłym stanie, zwłaszcza, że były ubezpieczone.



ILUSTRACJA 16

Prawdopodobnie odwlekanie podjęcia decyzji o ich remoncie spowodowało, że najpierw popadły w ruinę, a następnie zostały rozebrane. W sąsiedztwie tych budynków, ale już po północnej stronie Wyspy, znajdowała się w okresie międzywojennym restauracja Etablissement Fleischauer, a jej właścicielem był Joseph Kahlweiss. Budynek miał na piętrze, od strony rzeki taras, ponadto przy obiekcie znajdował się ogród z miejscem do tań-

czenia. Funkcjonowała tu także kręgielnia. Lokal był bardzo popularny i często odwiedzany przez elblążan. Po wojnie znajdowała się tu restauracja Polonia, w której również odbywały się zabawy taneczne (**ilustracja 18**). Obecnie w tym miejscu stoi budynek Straży Granicznej.

Pomimo tych wszystkich zmian, na progu I wojny światowej, w 1914 roku, Wyspa Spichrzów i Zawo-



dzie były dzielnicami typowo robotniczymi. Robotnicy wykwalifikowani i niewykwalifikowani, pracownicy najemni, renciści i wdowy stanowili ponad 76% ogółu mieszkańców. Rzemieślnicy, niżsi urzędnicy, kolejarze, handlarze 11%, a przedsiębiorcy, kupcy, wolne zawody, urzędnicy wyżsi, profesorowie gimnazjalni nieco ponad 12%.

Pierwsza połowa XX wieku to przede wszystkim

szaleństwa dwóch wojen światowych, światowy krach gospodarki, narodziny, rozkwit i upadek faszyzmu i hitleryzmu oraz w końcu zagłada Elbląga, którego kształt, zabudowa i kultura miały ponad 700-letnią historię. Ale to również czas, w którym miasto się rozwijało (choć nie bez trudności), powstawały nowe domy, gmachy użyteczności publicznej, zakłady przemysłowe, kwitł handel i rzemiosło.

W październiku 1916 roku dowództwo niemieckiej XX Armii wydało zarządzenie wstrzymania wszystkich publicznych i prywatnych inwestycji oraz przerwania prowadzonych prac budowlanych. Zezwolenia na budowę otrzymywały jedynie inwestycje związane z wojskiem, np. budowa koszar lub lazaretów czy roboty specyficzne dla okresu wojny. Tymi ostatnimi były baraki dla rannych (którzy nie mieścili się w lazaretach) oraz dla licznych uciekinierów z terenów wschodnich. W tym okresie powstało w Elblągu kilka takich zespołów baraków, w tym również na Wyspie Spichrzów. Tutaj także niektóre spichrze były adaptowane na tymczasowe mieszkania.

Początkowe lata XX wieku, pomimo wielu trudności, to w dalszym ciągu procesy związane z rozszerzaniem się miasta – formowanie się ulic, dróg wylotowych, budowa nowych domów czy modernizacja i rozwój dróg lokalnych. W tym czasie (lata 20.-30.) wzdłuż Grubenhagen (ul. Grochowska) wzniesiono nowe domy, z których część przetrwała zniszczenia wojenne oraz powojenne i stoi do dziś.

Z drugiej połowy lat 30. XX wieku pochodzi m.in. budynek przy ul. Szańcowej (Walstraße), służący do wojny jako dom praktykantów w fabrykach Schichaua. W tym samym okresie (po powodzi w 1924 roku) zostały wzmocnione dwa mosty przez fosę Wyspy Spichrzów – przy Marienschule oraz

na szosie berlińskiej (Berliner Chaussee, obecnie ul. Warszawska). W 1933 roku zaprojektowano zmieniony wyjazd w kierunku Gdańska, a kilka lat później plany te zrealizowano. Przerzucono nowy most przez fosę, łącząc ul. Orłą (Adlerstraße) z Nowodworską (Tiegenhöfer Chaussee). Być może ta zmiana była wprowadzona w związku z planowaną, choć niezrealizowaną, budową północnej obwodnicy miasta. W tych samych latach wybudowano kolejny most przez fosę Wyspy, tym razem łączący ul. Warszawska ze Stawidłową.

Przykładem zabudowy przemysłowej przełomu XIX i XX wieku są również stojące przy ul. Warszawskiej 17-19 zabudowania z zachowaną kutą bramą secesyjną. Mieścił się tutaj niegdyś zakład ślusarski Augusta Holzta.



LATA MROCZNE

Koniec lat 30. i początek 40. to kilka inwestycji w obrębie dzisiejszego Zawodzia. Część z nich miała związek z postępującą militaryzacją. Wzniesiono wówczas (koniec lat 30.) przy dzisiejszej ul. Radomskiej (Kraffolsdorfweg), na lewym brzegu rzeki, drewniane baraki dla Marine Bauleitung, niemieckiej marynarki wojennej.

Z Zawodziem łączą się również najbardziej mroczne wydarzenia końca pierwszej połowy lat 40. Na terenie Elbląga zostały założone trzy filie obozu koncentracyjnego Stutthof, pod nazwą Ausse narbeitslager Schichau-Werft Elbing. Jedna z nich została zlokalizowana przy ul. Radomskiej (Kraffohlsdorfer Weg), na terenach należących do

zakładów Schichaua. Funkcjonowała od 20 września 1944 roku. W pierwszym transporcie znajdowało się 1400 mężczyzn, w kolejnych trzech po 500 mężczyzn w każdym (25 września, 29 września, 3 października 1944). Byli oni zatrudnieni przy budowie okrętów podwodnych w elbląskiej stoczni. Podobóz został zlikwidowany 20 stycznia 1945 roku, a więźniowie wrócili do Stutthofu.

W Elblągu funkcjonowały również przynajmniej dwa podobozы Stalagu XX B, który mieścił się Malborku, a właściwie w Królewie, w pobliżu lotniska. Były to podobozы 946 i 210. Jeden znajdował się przypuszczalnie przy dzisiejszej ul. Komeńskiego, jako lokalizację drugiego podaje się rejon obecnych ul. Stawidłowej, Freta i Grochowskiej. Jeńcy z tych obozów zostali ewakuowani prawdopodobnie 23 lub 24 stycznia, już po rajdzie sowieckich czołgów. W Stalagu XX B byli przetrzymywani głównie jeńcy polscy, brytyjscy, francuscy i serbscy. W podobozach elbląskich na pewno przebywali Brytyjczycy i prawdopodobnie Francuzi, o innych narodowościach brakuje informacji. Również bardziej szczegółowa historia tych podobozów nie jest znana. Wiadomo, że jeńcy byli zatrudniani do różnych prac w fabrykach elbląskich, na pewno przy naprawie lub produkcji taboru kolejowego, być może również na terenie stoczni oraz w zakładach metalowych mieszczących się przy ul. Komeńskiego lub w najbliższej okolicy.

Zagłada dotychczasowego miasta miała swój początek 23 stycznia 1945 roku. Tego dnia na uli-

cach Elbląga pojawiają się pierwsze czołgi Armii Czerwonej, co określano dotychczas jako „rajd Diaczenki”. Już 26 stycznia zostają wyłączone wszystkie instalacje w mieście – gazowa, elektryczna i wodociągowa. Zamykane są sklepy. Przynajmniej od 27 stycznia działania wojenne obejmują również Zawodzie, a linia frontu w tej dzielnicy przebiega wzdłuż trasy mostu kolejowego przez Fiszewkę (Schillingsbrücke). Walki toczą się ze zmiennym szczęściem, a 31 stycznia prowadzone są działania, których celem jest zamknięcie możliwości niemieckiego transportu w kierunku Nowego Dworu. Równolegle pododdziały 86. Dywizji Strzeleckiej Armii Czerwonej usiłują ponownie zająć dzielnicę Grubenhagen. W dniu następnym, 1 lutego, wojska sowieckie przejmują bardziej zurbanizowane tereny Wyspy Spichrzów, a most kolejowy jest pod ciągłym ostrzałem. 4 lutego toczą się walki o tereny Zawozdia położone na zewnątrz fosa staromiejskiej, bronione wciąż jeszcze przez wojska niemieckie. W kolejnych dniach, 5 i 6 lutego, oddziały sowieckie całkowicie opanowują Zawodzie a także oba mosty staromiejskie. Ostatecznie walki o Elbląg kończą się nieco później – 12 lutego 1945 roku. Kończy się historia Elbinga i Grubenhagen, a zaczyna Elbląg i Zawozdia. Do zniszczonego i ograbionego miasta zaczynają napływać nowi osadnicy, dla których w większości historia tego miasta jest obca i łączona ze znieprawidzonymi Niemcami. Niestety, nie pomaga to w zachowaniu pozostałości przeszłości miasta, które przez ponad 300 lat było jednym z większych ośrodków miejskich Rzeczypospolitej.



ZAWODZIE PO 1945 ROKU

Przybywający do Elbląga jego nowi mieszkańcy pojawili się w tym zrujnowanym mieście wkrótce po zakończeniu walk. Początkowo, co oczywiste, wybierając do zasiedlenia miejsca najmniej zniszczone. Tereny po zachodniej stronie rzeki, wzdłuż ulic prowadzących do Gdańska i Malborka, aż do końca 1948 roku były zasiedlane w minimalnym stopniu. Przyczyną tego był przede wszystkim brak mostów na rzece. Ale i na terenie Zawodzia następowało powojenne jego zagospodarowanie, pomimo różnorodnych trudności.

W nowej rzeczywistości niekiedy budynki pełniły taką samą funkcję jak w okresie przed 1945 rokiem. W roku szkolnym 1948/1949 wśród uruchomionych w Elblągu dwóch szkół podstawowych była placówka nr 8 przy ul. Szańcowej (lekcje rozpoczęły się 1 października). W całym Elblągu było wówczas łącznie 8 szkół podstawowych, zatrudniających 87

nauczycieli. Pobierało w nich naukę 3917 uczniów. Według sprawozdania Wydziału Oświaty za rok szkolny 1952/53 lekcje w szkole przy ul. Szańcowej odbywały się w zniszczonym budynku, z ciemnymi klasami, wąskimi korytarzami, przy braku pomieszczeń pomocniczych i sali gimnastycznej. W dawnym schronisku przy ul. Szańcowej mieścił się hotel robotniczy „Zamechu”, drugi był na placu Słowiańskim. W obu było ogółem 1000 miejsc.

Inną miejską instytucją działającą od 1946 roku przy ul. Grochowskiej była Poradnia Skórno-Weneryczna Szpitala Miejskiego; wcześniej oddział weneryczny mieścił się przy ul. Traugutta.

Żeglarstwo i kajakarstwo również w powojennym, polskim, Elblągu od samego początku miało silną pozycję i kontynuowało bogatą tradycję. Już w październiku lub listopadzie 1945 roku zawiązała się Międzyszkolna Drużyna Harcerzy im. Zawiszy Czarnego. Była to pierwsza elbląska drużyna o specjalności morskiej, którą dowodził Henryk Prac, a większość jej druhowów stanowili uczniowie Średniej Szkoły Zawodowej. Bazą tej drużyny był Harcerski Ośrodek Morski mieszczący się przy ul. Stawidłowej. W kolejnym roku (1946) powstał Klub Żeglarski, będący wówczas oddziałem Klubu Morskiego w Gdańsku. Przystań dla jednostek pływających została urządzona przy ul. Radomskiej. Z dna rzeki podniesiono i wyremontowano dwie łodzie, które od maja 1946 roku, pod nazwami Albatros i Czapla, służyły członkom klubu funkcjonującego w strukturach Towarzystwa Krzewienia Kultury Fizycznej.

Pisząc o okresie powojennym należy wspomnieć o planach, które zakładały radykalną zmianę osi komunikacyjnych Elbląga, a miały wpłynąć również na tereny po zachodniej stronie rzeki. Opracowana w latach 1946-1948 koncepcja zakładała m.in. budowę nowego wyjazdu na Gdańsk. Przewidywała ona przedłużenie ówczesnej ul. Świerczewskiego (wytyczonej i poprowadzonej po 1945 roku) – obecnie Armii Krajowej – w kierunku rzeki, wybudowanie nowego mostu i połączenie jej z ul. Nowodworską. Inny, już zrealizowany projekt, zakładał przedłużenie alei Grunwaldzkiej z wybudowaniem ulicy w kierunku rzeki (Nowogrunwaldzka, dziś Aleja Wyszyńskiego) oraz budowę mostu drogowego przez rzekę Elbląg. Most ten oddano do użytku 18 grudnia 1958 roku; dziś jest to most wyprowadzający ruch z miasta na ul. Warszawską.

Od 1951 roku rozpoczęły produkcję, powołane Uchwałą Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku nr 322/XII/51 z dnia 19 lipca 1951 roku, Elbląskie Zakłady Przemysłu Terenowego, przekształcone następnie w Elbląskie Zakłady Tworzyw Sztucznych „Styren”. Produkowały one wyposażenie do łazienek, elementy skrzynek radiowych i telewizyjnych, również kajaki i łodzie turystyczne. Ponad dwadzieścia lat później, w 1972 roku, doszło do połączenia dwóch zakładów – Zakładu Tworzyw Sztucznych „Styren” i Spółdzielni „Metal”. Na ich bazie powstał Zakład Armatury Samochodowej. Od tego też roku datuje się jego związek z motoryzacją. Organizacyjnie jednostka została

włączona do Fabryki Samochodów Osobowych w Warszawie jako zakład terenowy na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym. W 1996 roku Zakład przekształcono i połączono w spółkę z koreańskim koncernem Daewoo. Efektem podpisania umowy 1 czerwca 1997 roku było powstanie HANYANG-ZAS.

W 1975 roku rozpoczęła się inwestycja, która częściowo urzeczywistniła pomysł z okresu budowy kolei przez Elbląg. W sierpniu przystąpiono do budowy obwodnicy kolejowej, o długości ośmiu kilometrów, z trzema wiaduktami, mostem nad rzeką i dworcem Elbląg-Zdrój. W roku 1976 na Zawodziu powstał częściowo nasyp tej linii kolejowej oraz postawiono wiadukt w ciągu ul. Nowodworskiej. Budowę całej obwodnicy ukończono dopiero w 1982 roku, a jej uroczyste uruchomienie nastąpiło 22 kwietnia. Wiązało się to z rozpoczęciem likwidacji torów kolejowych w centrum miasta. Nieco wcześniej, bo w 1972 roku, przystąpiono do realizacji uchwały Rady Ministrów, która przewidywała rozbudowę elbląskich zakładów przemysłowych, w tym Elbląskich Zakładów Napraw Samochodów i Zakładów Armatyry Samochodowej. Zakończenie realizacji tych inwestycji ogłoszono w 1975 roku, choć rozbudowa ZAS „Polmo” trwała aż do 1978. Natomiast zmodernizowane Elbląskie Zakłady Naprawy Samochodów mogły rocznie przeprowadzać naprawę główną 3600 autobusów i naprawy 2300 silników.

W kolejnych latach ewentualne inwestycje na

Zawodziu dotyczyły przede wszystkim zakładów przemysłowych lub znajdujących się tutaj innych instytucji. I tak w czerwcu 1977 roku, na terenie, na którym znajdowały się dwa pawilony, pole namiotowe i basen jachtowy, otwarty został uroczyście Harcerski Ośrodek Sportów Wodnych. Ośrodek dysponował trzydziestoma trzema jednostkami pływającymi, w tym dużym jachtem i dwoma nowymi żaglówkami klasy Omega. W lipcu 1978 roku oddano do użytku stację obsługi Polmozbyt przy ul. Nowodworskiej, która w kolejnych latach była rozbudowywana.

Okres transformacji ustrojowej był dla Zawodzia, podobnie jak dla całego Elbląga, czasem trudnym. Wiązało się z likwidacją dotychczasowych zakładów przemysłowych lub znacznym ograniczeniem produkcji tych, które przetrwały. Dostatecznie ograniczony wpływ na życie mieszkańców tej dzielnicy miało powołanie Portu Morskiego w Elblągu wraz z przekazaniem nowej siedziby kapitanatu (1993) czy budowa Trasy Unii Europejskiej wraz z nowym mostem przez rzekę. Budowę tej trasy, usprawniającej wyjazd w kierunku Gdańska z północnych dzielnic miasta, rozpoczęto w 1998, a zakończono w 2003 roku. Nowy most ma 440 m długości, a trasa łącząca ul. Brzeską z ul. Nowodworską – ponad 2 km. Prawdopodobnie dziś Zawodzie najbardziej kojarzy się elblążanom właśnie z trasą Unii Europejskiej, która wraz z ul. Radomską, Stawidłową i Warszawską, pozwala ominąć centrum Elbląga, wyjeżdżając samochodem z północnych części miasta w kierunku Gdańska lub Warszawy.

Nazwy ulic – polskie i niemieckie

Freta – Michelauer Weg

Gdańska - Danzigerstraße

Giełdowa – Börsenstraße

Grochowska - Grubenhagenstraße

Kotwiczka - Schiffsholm

Kupiecka – Lange Bahn

Nizinna – Erste Trift

Nowodworska – Tiegenhöfer Chaussee

Orla – Adlerstraße

Prowiantowa – Proviantstraße

Orla – Adlerstraße

Ostrołęcka - KranichWeg

Radomska – Kraffohlsdorfer Weg

Stawidłowa – Scheusendamm

Szańcowa – Wallstraße

Tartaczna - Morchenstraße

Warszawska – Berlinerstraße, Berliner Chaussee

Wybrzeże Gdańskie – Lübecker Ufer

Żuławska – Wickerauer Chaussee

Wykaz obiektów wpisanych do rejestru zabytków

1. Fosa Wyspy Spichrzów,

nr rejestru: A-1221, data wpisania: 03.11.1977.

2. Budynek Szkoły Podstawowej nr 8, ul. Szańcowa,

nr rejestru: A-1693, data wpisania: 15.07.1986.

3. Budynek mieszkalny – willa (siedziba Stowarzyszenia Elbląg Europa), ul. Warszawska 55,

nr rejestru: A-3898, data wpisania: 11.06.1996.

4. Budynek dawnej karczmy, ul. Warszawska 142a,

nr rejestru: A-4647, data wpisania: 11.05.2017.

5. Budynek mieszkalny (przeniesiony z ul. 12 lutego), ul. Warszawska 51,

nr rejestru: A-3790, data wpisania: 24.01.1995.

6. Dawny dom modlitewny menonitów, obecnie kościół polsko-katolicki,

ul. Warszawska 9, nr rejestru: A-1549, data wpisania: 08.06.1984.

Literatura i źródła ilustracji wykorzystanych przy opracowaniu

Atlas historyczny miast polskich. Tom I. Prusy Królewskie i Warmia. Zeszyt 1, Elbląg, red. A. Czacharowski, oprac. historyczne R. Czaja, oprac. kartograficzne Z. Kozieł, Toruń 1993.

D. Barton, Kościół polsko-katolicki p.w. Dobrego Pasterza, Karta Ewidencyjna Zabytków Architektury i Budownictwa, Archiwum WUOZ w Olsztynie, Delegatura w Elblągu, 1984.

Biblioteka cyfrowa Biblioteki Narodowej – Polona, <https://polona.pl> [dostęp on-line 27.07.2021].

R. Czaja, Socjotopografia miasta Elbląga w średniowieczu, Toruń 1992.

W. Długokęcki, Osadnictwo na Żuławach w XIII i na początku XIV w., Malbork 1992.

J. Domino, Plan Elbląga z roku 1808 ze zbiorów Muzeum Archeologiczno-Historycznego w Elblągu, Elbląskie Zeszyty Muzealne, 1, 2009, s. 169-176.

J. Domino, Kościół pw. Dobrego Pasterza jako przykład budownictwa mniejszości religijnych przetomu XIX i XX wieku, „Rocznik Elbląski”, 30, 2020, s. 71-96.

Elbląg moje miasto, www.elblag-moje-miasto.pl [dostęp on-line 10.07.2021].

Forum dawny Gdańsk, www.forum.dawnygdansk.pl [dostęp on-line 11.07.2021].

T. Gliniecki, Walki o Elbląg. Styczeń – luty 1945, Elbląg 2016.

M. Gliński, Podobozy i większe komanda zewnętrzne obozu Stutthof (1939-1945), Zeszyty Muzeum Stutthof w Sztutowie, 3, 1979, s. 158-180.

E. Gregorczyk, Szkoła Podstawowa, Karta Ewidencyjna Zabytków Architektury i Budownictwa, Archiwum WUOZ w Olsztynie, Delegatura w Elblągu, 1986.

M. Golon, Problemy społeczne Elbląga w latach 1958-1970, „Rocznik Elbląski”, 20, 2006, s. 89-103.

A. Groth, Spis obywateli Elbląga z 1808 roku, „Rocznik Elbląski”, t. 17, 2000, s. 203-226.

Historia Elbląga, tom I (do 1466 r.), red. S. Gierszewski i A. Groth, Gdańsk 1993.

Historia Elbląga, tom II, część 1 (1466-1626), red. A. Groth, Gdańsk 1996.

Historia Elbląga, tom II, część 2 (1626-1772), red. A. Groth, Gdańsk 1997.

Historia Elbląg, tom III, część 1 (1772-1850), red. A. Groth, Gdańsk 2000.

Historia Elbląg, tom III, część 2 (185-1920), red. A. Groth, Gdańsk 2001.

Historia Elbląga, tom IV (1918-1945), red. M. Andrzejewski, Gdańsk 2005.

Historia Elbląga, tom V (1945-1975), część 2. Społeczeństwo, kultura, wyznania i rozwój przestrzenny (1918-1945), red. A. Groth, Gdańsk 2005.

Historia Elbląga, Suplement do tomu V. Kalendarium, 1 czerwca 1975 – 31 grudnia 2000 r., red. A. Groth, Gdańsk 2005.

E. Jaremczuk, 100 lat temu w Elblągu. Przypadkowe lądowanie samolotu nieopodal miasta impulsem do rozwoju lotnictwa w Elblągu, *Elbląski Wortal Historyczny, Wortal Historyczny - Artykuł* (bibliotekaelblaska.pl) [dostęp on-line, 27.07.2021].

P. A. Jeziorski, *Proskrypcja i banicja w miastach pruskich późnego średniowiecza*, Warszawa 2017.

R. Kukier, Z badań nad stosunkami ludnościowymi Elbląga w latach 1945-1950, „*Rocznik Elbląski*”, 2, 1963, s. 237-262.

A. Krzaczek, *Wyspa Spichrzów, Karta Ewidencyjna Zabytku Nieruchomego, Archiwum WUOZ w Olsztynie, Delegatura w Elblągu*, 2018.

M. Jonakowski, *Budynek mieszkalny, Karta Ewidencyjna Zabytków Architektury i Budownictwa, Archiwum WUOZ w Olsztynie, Delegatura w Elblągu*, 1996.

M. Jonakowski, *Dawna karczma, ob. budynek mieszkalny, Karta Ewidencyjna Zabytku Nieruchomego, Niewpisanego do Rejestru Zabytków, Archiwum WUOZ w Olsztynie, Delegatura w Elblągu*, 2012.

M. Oliwiecki, *Rozwój społeczny i gospodarczy Elbląga w latach 1971-1986*, „*Rocznik Elbląski*”, 12, 1991, s. 115-154.

H. Owens, *Stalag XXb, Camp 946 and Camp 210 Elbing, East Prussia, 1944-1945, Henry Owens, Stalag XXb, Camp 946 and Camp 210, 1944-1945 | 51st Highland Division (51hd.co.uk)* [dostęp on-line 21.07.2021].

L. Panas, B. Tarnacki, *Rozwój szkolnictwa w Elblągu w latach 1945-1961*, „*Rocznik Elbląski*”, 2, 1963, s. 263-270.

Polska na fotografii, https://fotopolska.eu/Grochowska_23_Elblag [dostęp on-line 11.07.2021].

M. Szymański, W. Jurek, *Rozwój przemysłu w Elblągu w latach 1945-1970*, „*Rocznik Elbląski*”, 7, 1976, 71-90.

D. Warsza, *Uprzemysłowienie jako czynnik aktywizacji gospodarczej powiatu i miasta Elbląga w latach 1961-1965*, „*Rocznik Elbląski*”, 5, 1972, s. 293-310.

Zbiory Muzeum Archeologiczno-Historycznego w Elblągu.

AKTYWNE ZAWODZIE – WSPIERAJĄC SPOŁECZEŃSTWO

Zyta Wrzos

Projekt Aktywne Zawodzie, realizowany przez Stowarzyszenie ESWIP, ma na celu wzmocnienie podstawy społecznej, zwiększenie aktywności obywatelskiej mieszkańców, stworzenie partnerskiej współpracy organizacji, grup nieformalnych, samorządu lokalnego oraz przedsiębiorców na rzecz dzielnicy Zawodzie. Zamysł ten stawia na edukację społeczną.

Ważnym elementem projektu jest działalność Domu Sąsiedzkiego pod Cisem, który jest otwarty na pomysły i potrzeby ludzi. Umożliwia on mieszkańcom poznanie się oraz stworzenie przestrzeni do nauki, wzajemnej pomocy i wspólnego działania na rzecz swojej społeczności. Każda osoba ma szansę znaleźć tu miejsce dla siebie i swoich zainteresowań jako uczestnik, prowadzący czy realizator własnych pomysłów.

W budynku odbywają się warsztaty nastawione w głównej mierze na potrzeby mieszkańców. Nie

brakuje również zajęć, poprzez które można zdobyć praktyczne umiejętności. Wpływają one na zaradność, potencjał do realizacji różnych inicjatyw społecznych oraz ekologię i ochronę środowiska (np. warsztaty odnawiania starych mebli, tworzenie ekologicznych środków czystości, toreb na zakupy). Jest tu też miejsce na wspólne gotowanie, rozmowy czy granie w planszówki. Organizowane są spotkania z zakresu dbałości o zdrowie, wyglądu oraz aktywności.

W Domu Sąsiedzkim znajdują się także Kreatywne Pracownie, poprzez które rodzice z dziećmi integrują się i spędzają razem wolny czas. Rodziny tworzą, malują i eksperymentują, rozwijając pasje i umiejętności artystyczne. Są to zajęcia realizowane dla dzieci, kierowane również do dorosłych, tak aby mieli oni swobodny dostęp do zdobywania umiejętności i wiedzy podczas warsztatów czy kawiarenek obywatelskich.

Kawiarenki mają na celu edukację społeczną i są metodą włączania różnych podmiotów w dys-



kusję dotyczącą ważnych tematów związanych z okolicą, jakością życia w mieście oraz współpracą. Motywem przewodnim może być tworzenie wniosku do budżetu obywatelskiego na rzecz rozwoju tego obszaru, ale też spotkania budujące tożsamość mieszkańców na temat historii i wspomnień o dzielnicy.

W ramach „Aktywnego Zawodzia” mieszkańcy dzielnicy mogą skorzystać z poradnictwa obywatelskiego, czyli konsultacji z ekspertami w szerokim zakresie. Od poradnictwa wspierającego ich aktywność obywatelską, poprzez poradnictwo prawne, zawodowe czy psychologiczne. Dla aktywnych mieszkańców oraz członków partnerstwa działających na rzecz Zawodzia, przewidziane jest przeprowadzenie szkoleń ukierunkowanych na

podnoszenie kompetencji społeczno-interpersonalnych oraz umiejętności liderkich i obywatelskich.

Działania wychodzą także poza ściany Domu Sąsiedzkiego. Wspólnie organizowane są wydarzenia i akcje społeczne takie jak: wymiennik (bezpłatna wymiana przedmiotów, książek, ubrań), kino pod chmurką, piknik, pchli targ itp. Sprzyjają one integracji oraz poczuciu sprawstwa. Ponadto poprzez projekt chcemy upiększyć przestrzeń dzielnicy – zazielenić i zadbać o nią. W tym celu powstał pomysł na stworzenie ogrodu społecznego – miejsca rekreacji i spotkań, o które wspólnie mieszkańcy dzielnicy będą dbać.

Jeżeli mowa o pielęgnowaniu swoich miejsc, to dotychczas do tego inicjatywa sąsiedzka, dotycząca zmiany estetyki zawodziańskich podwórek. Jest możliwość, aby wziąć udział w konkursie, w którym mieszkańcy przedstawią projekt zagospodarowania swoich ogródków. Konkurs wyłoni trzy najlepsze, które zostaną sfinansowane. Dodatkowo powstanie jedno wspólne miejsce do rekreacji i spotkań. O tym jak będzie ono wyglądało zadecydują mieszkańcy.

Projekt "Aktywne Zawodzie" finansowany jest z dotacji programu Aktywni Obywatele - Fundusz Krajowy finansowanego z Funduszy EOG.



PARTNERSTWO ROZWOJU ZAWODZIA: „ZAWODZIE NIE ZAWODZI!”

Arkadiusz Jachimowicz

Wspólnoty lokalne powinny zabiegać o swój rozwój i dbać o swoich najstarszych członków przy pomocy samorządu, przedsiębiorców, parafii, organizacji społecznych. Jedną z metod są partnerstwa lokalne. Takim przykładem w Elblągu jest partnerstwo podmiotów i osób działających na rzecz rozwoju Zawodzia, które obrąło sobie za hasło: „Zawodzie nie zawodzi!”. Partnerstwo dopiero rozpoczyna swoją podróż. To ciekawy eksperyment społeczników naszego miasta, który warto obserwować, wspierać i brać z niego przykład.

Misja i wizja Partnerstwa

Zależy nam na Zawodziu – jesteśmy grupą ludzi związanych z tą dzielnicą Elbląga. Chcemy wykorzystać szanse tej unikalnej części miasta, aby mieszkańcom, przedsiębiorcom i turystom kojarzyło się z miejscem urokliwym, dobrym do życia, pracy i wypoczynku.

To specyficzna dzielnica – oddziela nas od miasta rzeka Elbląg, ale widzimy z naszych okien starówkę i katedrę; kiedyś była tu wyspa spichrzów, pozostała fosa staromiejska; po naszej stronie

jest okno na świat – elbląski port morski.

Chcemy być głosem mieszkańców: będziemy zabiegać o rozwój dzielnicy, dbać o potrzeby mieszkańców zwłaszcza tych, którym jest najtrudniej, zachęcać do wspólnej pracy na rzecz Zawodzia. Chcemy aby wszyscy mieszkańcy – także Elbląga - byli dumni z Zawodzia, utożsamiali się z nim, znali historię, działali społecznie i pomagali sobie nawzajem.

I wiemy jedno – **Zawodzie nie zawodzi.**

Członkowie-założyciele Partnerstwa

1. Ognisko Sportów Wodnych „FALA”
2. Jachtklub Elbląg
3. Stowarzyszenie „Kreatywna edukacja. Przybij piątkę” przy Przedszkolu nr 5
4. Forum Animatorów Społecznych
5. Stowarzyszenie Elbląg Europa
6. Stowarzyszenie ESWIP
7. Przedsiębiorstwo „Grupa Wodna”
8. Muzeum Elbląskie
9. Młodzieżowy Dom Kultury
10. Stowarzyszenie na Rzecz Osób Bezdomnych i Potrzebujących „Od Nowa”
11. Fundacja Warsztat Zmiany

Fragment diagnozy Zawodzia dotyczący partnerstwa

(...) Stowarzyszenie ESWIP rozumie i docenia siłę partnerstwa, dlatego w strategii działania Domu Sąsiedzkiego pod Cisem jest powołanie partnerstwa na rzecz dzielnicy. Zgodnie z podejściem zespołu stowarzyszenia, uważa się, że partnerstwo daje siłę i możliwość oddziaływania, może pomóc społeczności Zawodzian do bycia obecnym w ogólnomiejskiej debacie dotyczącej kierunków rozwoju Elbląga, mówienia głosem dzielnicy, dbania o interesy dzielnicy, dbania o dzielnicę i jej mieszkańców.

Partnerstwo w praktyce rozumiane jest jako dobrowolne i zorganizowane współdziałanie różnorodnych podmiotów na rzecz określonej sprawy, w danym środowisku lokalnym, przy zachowaniu pełnej otwartości i przejrzystości działania oraz równoprawności wszystkich uczestników.

Korzyści z tworzenia partnerstwa przedyskutowaliśmy podczas kilku spotkań z osobami zaangażowanymi w rozwój Zawodzia, z których wnioski są jednoznaczne:

Partnerstwo dla Zawodzia, oznacza:

- lepszą koordynację pozyskiwania środków zewnętrznych, szczególnie w kontekście zbliżającej się, nowej perspektywy unijnej 2021-2027;
- skuteczne planowanie usług i inicjatyw;
- ograniczenie powielania usług i funkcji;
- lepsze skierowanie środków na rzeczywiste potrzeby;
- współtworzenie strategii i planów, z którymi bę-

dzie się utożsamiać szersze grono osób i instytucji;

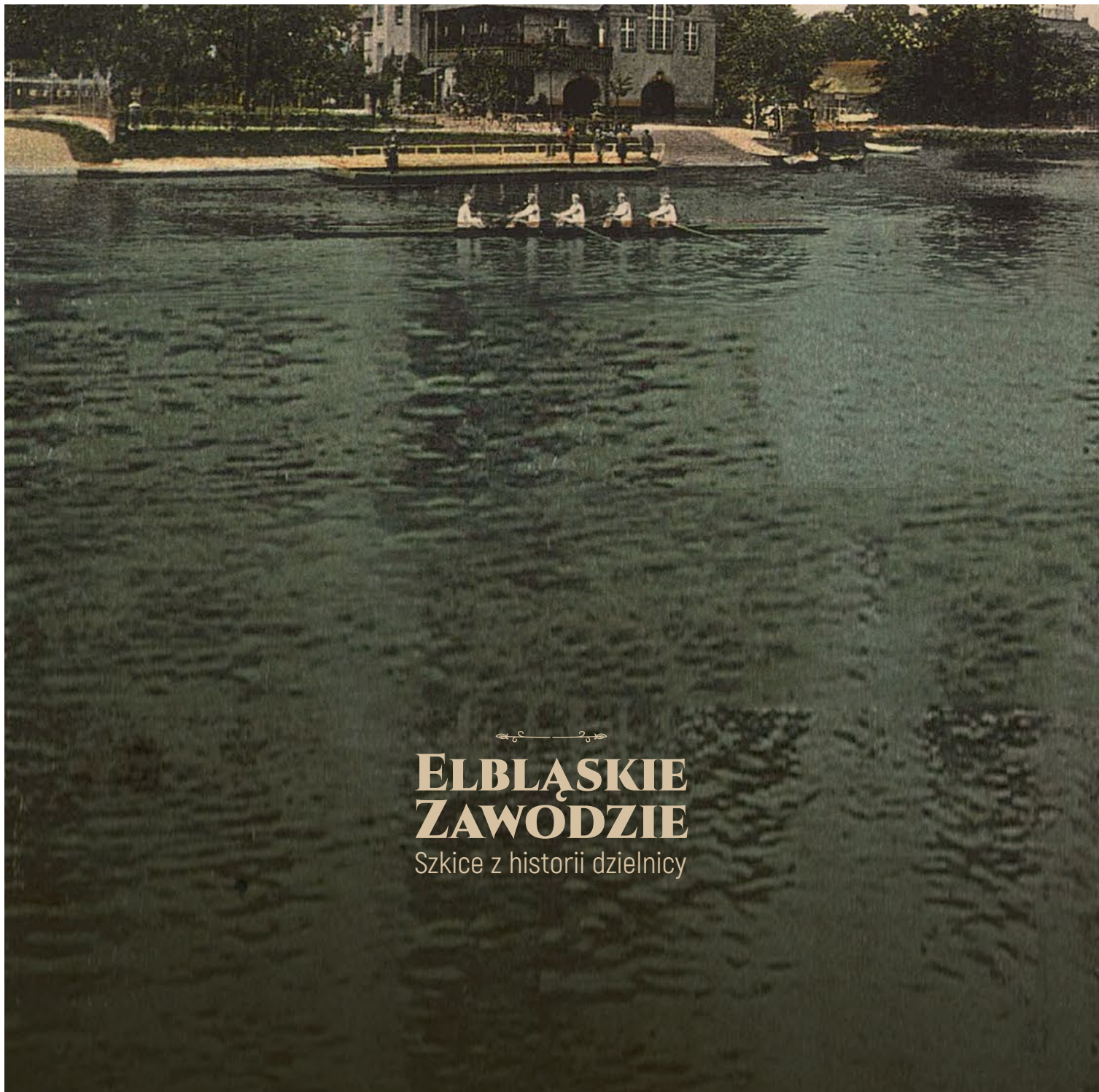
- silne poczucie wspólnego zaangażowania i odpowiedzialności za uzyskiwanie lepszych wyników;
- efektywniejsze wykorzystanie przestrzeni publicznych, takich jak Dom Sąsiedzki pod Cisem.

W opinii naszych rozmówców partnerem może być każda osoba, której zależy na rozwoju Zawodzia, w tym przedstawiciele i przedstawicielki organizacji pozarządowych, przedsiębiorstw, samorządu, administracji państwowej, jak też osoby indywidualne.

Na początku czerwca 2021 roku odbyła się konferencja inicjująca dyskusję nad rozwojem partnerstwa dzielnicowego, które może mieć znaczenie z punktu widzenia rozwoju całego Elbląga. Podczas spotkania, we wstępie prezes Stowarzyszenia ESWiP, Arkadiusz Jachimowicz, przedstawił założenia wsparcia ESWIP w budowaniu partnerstwa:

- zaangażowanie, doświadczenie (m.in. model z Akwizgranu) i zasoby stowarzyszenia;
- bycie organizacją rozwoju dzielnicy;
- zespół projektowy Aktywne Zawodzie;
- pomoc w wypracowaniu dokumentów partnerstwa;
- powołanie na 14 miesięcy tzw. menagera dzielnicy, osoby wspierającej działania partnerstwa;
- siedzibę partnerstwa w Domu pod Cisem;
- obsługę partnerstwa – sekretariat.

Jeżeli jesteś zainteresowany przystąpieniem do Partnerstwa lub współpracy z nim skontaktuj się z Domem Sąsiedzkim pod Cisem Stowarzyszenia ESWIP.



ELBLĄSKIE ZAWODZIE

Szkice z historii dzielnicy