

# HISTORIA PORTU W USTCE

część I

Opracowanie: Władysław Goliński

Zdjęcia: Maria Golińska

*Ustka, sierpień 2017*

<b>HISTORIA PORTU W USTCE.....</b>	<b>1</b>
<i>Wstęp.....</i>	<i>2</i>
<b>POJĘCIA ZAPLECZA PORTOWEGO.....</b>	<b>3</b>
<i>Powierzchnia obszaru zaplecza portów- obszary zlewni rzek południowego brzegu Bałtyku.....</i>	<i>3</i>
<i>PORT W MIEJSCU UJŚCIA SŁUPI- Epoka Wikingów.....</i>	<i>3</i>
<b>SŁOWIAŃSKA PRYZSTAŃ W PRZEWŁOCE.....</b>	<b>4</b>
<b>POWSTANIE PORTU W UJŚCIU SŁUPI W DZISIEJSZYM ROZUMIENIU</b>	
<b>ZNACZENIOWYM SŁOWA „PORT” .....</b>	<b>5</b>
<b>OBUDOWA RZEKI SŁUPI DO MORZA, OSADA STOLPMÜNDE I PRYZSTAŃ W SŁUPSKU</b>	
<b>.....</b>	<b>7</b>
<i>Budowa ścieżek na obu brzegach Słupi od Ustki do Słupska.....</i>	<i>8</i>
<i>Rozbudowa falochronów- przedłużenie mól o 40 m.....</i>	<i>9</i>
<i>Wojna trzydziestoletnia przyczyną zamierającej pracy portu.....</i>	<i>12</i>
<b>PORT W USTCE ZA ELEKTORÓW BRANDENBURSKICH I KRÓLÓW PRUSKICH.....</b>	<b>13</b>
<i>Nieudane i udane próby odbudowy portu.....</i>	<i>14</i>
<i>Port od okresu napoleońskiego do jego rozwoju w państwie Prusko- Niemieckim do 1820 roku.....</i>	<i>15</i>

## **Wstęp**

Bardzo dziękuję dr Jerzemu Litwinowi za zapoznanie się z treścią opracowania i za sugestie dokonania korekt.

To mój kolejny artykuł z prahistorii i historii Ustki. Czasowo będzie obejmował okres od ok. IXw. do czasów współczesnych. W IXw. Słupia uchodziła deltą do Bałtyku, a w pewnym okresie gdy była już możliwość ze względu na powolne wylanianie się z morza lądu i powstanie mierzei to, powstała w ujściu lewej odnogi Słupi warownia otoczona wałem ziemnym, warownia chroniąca przed wikingami. Niewiele było miejsca na tej wydmie na domki osady, które jednak pobudowali Kaszubi jako drewniane półziemianki, z każdym dziesięcioleciem przyrastało miejsca na budowę bo wiatr zasypywał piaskiem zalew za mierzeją ponadto następowało rozprężanie się zciśnionego lodowcem lądu, występowało zarastanie roślinnością zbiorników wodnych. Port w rozumieniu ówczesnym już wtedy tu u ujścia Słupi egzystował jako przewłoka i wcześniej wspomniana warownia. Przystań dla jednostek pływających jednak trzeba umiejscowić zaraz przy warowni- jednostki bojowe i nieco dalej w stronę stałego lądu, na południowo- wschodnim brzegu istniejącego wówczas tu zalewu- jednostki towarowe i rybackie, w Przewłoce.

Port, co jest oczywiste, nie działa w próżni politycznej, wszystkie zmiany administracyjne dotyczą tak samo w danym rejonie również portu. Szerzej opisywane zdarzenia polityczne są jednak w historii regionu czy w historii miast- tu, w historii portu, są odnotowane te jedynie, które w istotny sposób wpływają na pracę portu. Historia regionu i historia miast jest publikowana w oddzielnych opracowaniach i można sięgnąć po te opracowania w razie zainteresowania zagadnieniem. Będą natomiast dodatkowo omówione wszystkie większe remonty i przebudowy portu- zmiany w pracy i wyglądzie portu pokazane będą również na wielu planach.

Władysław Goliński

## POJĘCIA ZAPLECZA PORTOWEGO<sup>1</sup>

Pojęcie zaplecza portowego wprowadzono dopiero w XIX wieku. Jakkolwiek wydaje się zasadne przedstawić w skrócie to zagadnienie bo pozwala ono na uporządkowanie sposobu myślenia- port to też region, port może nie przeładowywać towarów (jak dzisiaj) ale umożliwia np. przyjęcie turystów chcących poznać region.

Z polskich autorów Feliks Hirchen jako pierwszy zajął się zagadnieniem zaplecza portowego. Podana przez niego definicja jest zbyt ogólnikowa bo ogranicza się ta analiza do zaplecza geograficznego stanowiącego sąsiedztwo portu- biorąc również pod uwagę środki transportu, np. komunikacja kolejowa.

Rozbudowaniem analizy teoretycznej pojęcia zaplecza portowego zajmują się:

- Rühl, wyróżnia zaplecze kilometrowe z analizą ekonomiczną transportu towarów do portu jak i analizą wymiany towarów między portami skazanymi na konieczność wymiany morskiej,

- Seraphim rozróżnia cztery rodzaje zaplecza portowego, a mianowicie:

1. zaplecze kilometrowe,
2. zaplecze geograficzne,
3. zaplecze ekonomiczne, jako obszar niezależny od granic politycznych, określony trzema czynnikami: a) stosunkami i kierunkami komunikacyjnymi, b) konkurencją z innymi portami, c) określonym rynkiem obszaru gospodarczego.
4. zaplecze realne albo empiryczne jako obszar rzeczywiście korzystający z danego portu.

- Morgan rozróżnia trzy rodzaje zapleczy portowych:

1. zaplecze prymitywne- nie ma innego dostępu do morza albo brak komunikacji do drugiego portu,
2. zaplecze surowcowe- statki do przewozu ładunków specjalnych,
3. zaplecze portu posiadającego połączenia liniowe

Wraz z rozwojem gospodarczym, wraz z postępowaniem techniki tracą na znaczeniu pojęcia zaplecza portowego te powyżej przedstawione. Jednak w tym opracowaniu, w następnych rozdziałach będzie wiele razy okazja aby powrócić do pojęcia zaplecza portowego jako do pojęcia porządkującego to bardzo trudne zagadnienie jakim jest praca portu.

## Powierzchnia obszaru zaplecza portów- obszary zlewni rzek południowego brzegu Bałtyku

Rzeki Parsęta, Wieprza i Słupia od niepamiętnych czasów były splawne, nie były jednak żeglowne. Powierzchnia dorzeczy tych rzek wynosi:

- Parsęta 3145 km<sup>2</sup>
- Wieprza 2173 km<sup>2</sup>
- Słupia 1652 km<sup>2</sup>

Żegluga rzeczna stanowiła jedyny środek transportu masowego do czasu powstania kolei i wybudowania gęstej sieci dróg bitych- do drugiej połowy XIXw.

Dwa duże porty posadowione na dwu przeciwległych granicach omawianego obszaru dysponowały kapitalnym zapleczem. Dorzeczka rzek mają powierzchnię:

- Odra 118 611 km<sup>2</sup>
- Wisła 193 000 km<sup>2</sup>

## PORT W MIEJSCU UJŚCIA SŁUPI- Epoka Wikingów

Interpretacja, że przez określenie ...nec non totum et integrum portum Stolpessunde dictum, penes aquam stolpensem tam ab una quam alia parte situm,... w umowie spisanej w Słupsku, w r. 1337 rozumieć należy nie port w dzisiejszym tego słowa znaczeniu ani też ujście rzeki, lecz konstrukcję inżynierską, która leży po obu stronach rzeki Słupi. (...grodzisko określone jako "quondam castrum")<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Piotrowski Klemens, *Z HISTORII PORTÓW KOŁOBRZEGU, DARŁOWA I USTKI*, ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI SZCZECIŃSKIEJ, NR 30, 1962, STR. 61

<sup>2</sup> Poruszane w moim artykule; *Plac i okolica kościoła Św. Św. Jana Chrzcziciela i Mikołaja w Ustce*.

W kronikach duńskich z okresu wikingów znaleźć można opis warowni słowiańskich znajdujących się u ujścia rzek. Sam opis walk o taką warownię w Kamieniu Pomorskim podaje np. opisując szczegóły potyczek wodno- lądowych Saxo Grammaticus. Saxo w swoich kronikach wiele razy też opisuje konstrukcje przewłoki (która może być też niewidzialną dla przeciwnika zaporą w poprzek rzeki). Przegroda- niewidoczna od zewnątrz to głazy znajdujące się pod powierzchnią wody na tyle głęboko aby mogły jeszcze przedziurawić poszycie dna nieprzyjacielskiej łodzi. Zamiast głazów używane były zastrzone pale. Przegroda była tak uformowana by było w niej ukryte przejście dla „wtajemniczonych” własnych łodzi.

Generalnie aby uzyskać możliwość swobodnego wpływania łodzi czy statków w koryto rzeki trzeba mieć głęboki tor wodny między chroniącymi od zapiaszczenia go falochronami.

Wszystko jednakże wskazuje na istnienie w starej Ustce dodatkowo innej konstrukcji- przewłoki, normalnie w warunkach naturalnych tworzy w ujściu próg i jest niezmiernie szerokie ujście rzeki, więc i Słupi, przez tą przeszkodę na małych rzekach przeciągano łodzie, dalej już na wysokości samej warowni stosowano pułapkę- przewłokę.

Udokumentowane jest posiadanie umiejętności budowy klepkowych łodzi przez Słowian zachodnich, a więc również tych z Ziemi Słupskiej, już w okresie zakładania państwa Polan przez Mieszka I. Owi Słowianie to biegli szkutnicy; budowali łodzie dojrzałej konstrukcji. (...) Są to otwarte bezpokładowe łodzie o łyżkowatych zakończeniach dziobu i rufy, z reguły płaskodenne, z poszyciem przechodzącym prostopadle w wystającą ku dołowi stępką o małym zanurzeniu, świadczącym o przystosowaniu do żeglugi i łatwego pokonania płycizn zalewów piaszczystych i rzek. Odznaczały się one doskonałymi właściwościami morskimi, łatwością wiosłowania i świetną żeglownością<sup>3</sup> stanowiąc jednostki uniwersalne, dostosowane zarówno do ciężkich warunków północnej żeglugi morskiej, jak i do przenikania daleko w górę rzek, pływania po jeziorach, a także do korzystania z przewłok<sup>4</sup>.(...)

Nie można mówić aby w przygodowej osadzie panowały takie prawa jak wówczas w już skryształizowanej państwowo Danii, gdzie dla każdego miejsca w łodzi przyporządkowany był jakiś wojownik, który musiał się stawić na rozkaz z bronią i żywnością starczającą na określony wcześniej okres czasu. Jednak skuteczne stawianie oporu duńskim kupcom- wojownikom wymagało mieć także zdyscyplinowaną i gotową w każdej chwili na odparcie ataku flotę. Zanim jeszcze obce wojska dopłynęły do brzegu to „witały” ich pomorskie łodzie i już przyjmowano walkę, gdy okazał się być to najazd. Tylko w zwarciu można było posiłkować się ukrytą przewłoką i na nią naprowadzić nieprzyjacielskie łodzie. W warowniach były maszyny miotające kamienie i strzały, często miotane strzały były zapalone aby podpalić żagle i łodzie agresora. Takie zachowania przecież wymagają ciągłego przygotowania do walki i ciągłej czujności. Ciągłe musi być dostarczana niezbędna ilość środków do walki. To wszystko wymaga przecież organizacji przystosowanej do działań wojennych dotyczącej całej społeczności wybrzeża. Z pewnością Pomorzanie dysponowali wysoką organizacyjną kulturą zachowań. Z pewnością istniała hierarchia ważności dla obywateli społeczności i wcześniej uzgodniony podział zadań- organizacja państwa!

## SŁOWIAŃSKA PRYZSTAŃ W PRZEWŁOCE

Dokument z 1283 r. potwierdza związki Przewłoki z polską hierarchią kościelną. Jak zanotował S. Kujot (Dzieje...): „Nadto pozwolił książę (Mściwoj II) z łaski, jako jałmużnę biskupom i ich następcom wysyłać dwa okręty do przystani zwanej Przewłoka (Preuloca), nad morzem, u jeziora pod Gardnem, którą wąska cieśnina z morzem łączy. W tym aż nazbyt ściśle zlokalizowanym porcie- przystani (zapewne chodzi o bliskość miejsca wypływu prawej odnogi

<sup>3</sup> M. Prosnak. *Próba analizy wartości łodzi słowiańskich jako statków pelnomorskich*, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej, roczn. IX, 1961r., nr 1. str. 35—14

<sup>4</sup> Źródła pisane niejednokrotnie wspominają o przechodzeniu przez korabie słowiańskie płycizn i cieśnin niemożliwych do przebycia przez łodzie skandynawskie; stąd metoda sztucznego tworzenia płycizn, jako obrony biernej przed okrętami. Wspominają też o masowych transportach okrętów słowiańskich przez przewłoki. K. Pieradzka, *Walki Słowian na Bałtyku w X—XII wieku*, Warszawa 1953 I., str. 19, 45, 58, 78, 87, 93; 101, 110—111, 119.

Słupi do morza) ówczesny biskup kujawski Wojciech (Albertus) miał prawo utrzymywania i wykorzystywania do połowów dwóch łodzi rybackich.

Stawiam hipotezę, że nazwa Zapadłe jest powiązana z podobną warownią jaka była w lewej odnodze- warownia w Ustce. Inaczej przecież być raczej nie mogło i trzeba było mieć strzeżone obydwie odnogi odprowadzające wody Słupi do Bałtyku. Zalew jaki tu istniał wtedy sięgał aż za Wytowno- pod Objazdę.

W epoce wikingów handlowano artykułami stanowiącymi towar w zagrodach rolnych w tym też są materiały lniane i handlowano wszystkim co dało się wyrwać lasom i wodom, handlowano żelazem uzyskanym z dymarek...- handlowano też ludźmi<sup>5</sup>. Dużym targiem niewolników było duńskie Hedeby- stanowiące większość lokalnych kontaktów handlowych. wikingowie zdobywali niewolników<sup>6</sup> przez podbój lub przez handel. Tak więc z pewnością dorzecze Słupi również stanowiło miejsce penetracji wikingów- kupców (czytaj Duńczyków).

W Przewłocze w tym czasie istniał młyn- to trochę dziwne miejsce jak na lokalizację na samym brzegu zalewu. Nie ma dowodów na to aby obok postoju wspomnianych dwóch łodzi biskupa z Włocławka młyn w Przewłocze pracował na potrzeby wymiany handlowej- nie można jednak takiej funkcji młyna wykluczyć. Podobną lokalizację miałby domniemany młyn w Wytownie- istnieje jednak konieczność potwierdzenia istniejących tam konstrukcji, że są to pozostałości po młynie. (Wówczas tam znajdował się brzeg istniejącego w średniowieczu zalewu.)

Wczesnośredniowieczne jezioro lagunowe, do dzisiaj jeszcze łatwo określić po gromadzącej się tu wiosną i jesienią wodzie, to nie jest ten sam akwen, który tu powstał jako rozlewisko w XV w. Zatem Przewłoka jest słowiańską osadą, przystanią; kolonizacja niemiecka na tych terenach rozpoczyna się w XIII w- z pewnością już po 1265 roku. Wykorzystywał to miejsce niemiecki korsarz napadając na kupców płynących swoją trasą na wschód i zachód, wzdłuż wybrzeża.

Opracowania historyczne nie zawsze zawierają informacje o technologii wytwarzania tak skomplikowanej konstrukcji jaką jest łódź. Trzeba jednak powiedzieć jak wiele trzeba zachodu aby powstała łódź, do tego wyposażona w duży żagiel i obsadzona uzbrojoną załogą.

Najpierw trzeba zrobić kadłub łodzi klepkowej (poszycie z desek) w „stoczni” czyli na podwórku przed chałupą- półziemianką, chałupą szkutnika. Wiedza dla tego rzemiosła przekazywana była z ojca na syna, przez pokolenia- to profesjonalista o najwyższych kwalifikacjach. Nie znajdzie się takich byle gdzie. Jego narzędzie to różnych kształtów siekiery i toporki, no i młoty, specjalne wiertła do otworów, różne dłuta. Połączyć trzeba było elementy stosując kołki drewniane i okucia stalowe (żelazne). Trzeba było wykonać elementy wyposażenia ruchomego, maszt, żagiel. Sam osprzęt łodzi to przecież drzewce, liny- już to stanowi ogromny wysiłek przemysłowo- organizacyjny tego regionu gdzie powstawały łodzie, nie tylko lokalnie samego portu. Łódź musiała mieć załogę wyposażoną w zbroję i oręż.

Jeśli chodzi o cenę łodzi to kosztowała ona parę albo i kilkanaście wsi. Wykonanie łodzi to przemysł rzemieślniczy i organizacja, na tym właśnie polega specyfika Pomorza, Kaszubów- na wykorzystaniu wiedzy niesionej od pokoleń i ujęciu rzemieślniczej pracy precyzyjną organizacją pracy. Wszystkie te elementy łodzi widoczne były jak na dłoni, tu w przystani, w Przewłocze.

## **POWSTANIE PORTU W UJĘCIU SŁUPI W DZISIEJSZYM ROZUMIENIU ZNACZENIOWYM SŁOWA „PORT”**

Przyjmuje się, że założenie miasta na prawie lubeckim przez księcia Świętopełka miało miejsce w drugiej połowie sierpnia 1265r.<sup>7</sup>

Po zbudowaniu odpowiedniej ilości zamków, dających bezpieczeństwo w ziemi chełmińskiej, po podbiciu Prus i również po zbudowaniu wielkich zamków w Malborku, Gniewie i

<sup>5</sup> Jan Żak, Studia nad kontaktami handlowymi społeczeństw zachodnio słowiańskich ze skandynawskimi od VI do VIII w.n.e., Wrocław- Warszawa- Kraków, Zakład Narodowy im. Ossolińskich- Wydawnictwo 1962. str. 222, 223....

<sup>6</sup> Biskup M., Labuda G.; DZIEJE ZAKONU KRZYŻACKIEGO W PRUSACH, Gospodarka- Społeczeństwo- Państwo- Ideologia. Wyd. Morskie Gdańsk, 1986. str. 55

<sup>7</sup> Barbara Popielas- Szultka; POCZĄTKI I LOKACJE MIAST NA POMORZU SŁAWIEŃSKO- SŁUPSKIM DO POŁOWY XIV WIEKU, Słupsk 1990, str. 53

in... w 1308r. Krzyżacy uderzyli na Gdańsk, spalili zabudowania miasta, dokonali rzezi mieszkańców. Pomorze Gdańskie przeszło pod niemiecką, krzyżacką administrację na ok. 150 lat. W Słupsku został pobudowany zamek w miejscu grodziska Wendów, tak samo było w Darłowie. Chodziło bowiem o opanowanie handlu morskiego po wyparciu z handlu Skandynawii (np.: Gotlandii- która do tej chwili przewodziła w prowadzeniu handlu w tym rejonie). Warownia w Ustce straciła sens bytu jako punkt obronny.

Nastąpiło intensywne zagospodarzanie Pomorza przez Niemiecką Administrację. Przyczyna powstania dokumentu z dodatkowymi uprawnieniami dla miasta Słupska wydaje się być jasna, a mianowicie uzyskanie możliwości korzystania z posiadanego już wcześniej prawa mieszkańców miasta Słupska m. in. do, „(...)wolnej od cła i opłat, przez budowanie żadnych jazów nie krępowanej żeglugi na rzece od miasta w dół aż do morza,....(…)”<sup>8</sup> (Dokument określający to został sporządzony i podpisany w dniu 9 września 1310r. w miejscowości Krępczewo pod Pyrzycami.)

Ze względu na stanowisko zajmowane w omawianym przedmiocie, warto przytoczyć tu opracowanie autorów: J. Lindemajera, T. Machury, Z. Szultki, Słupsk 1985r.:

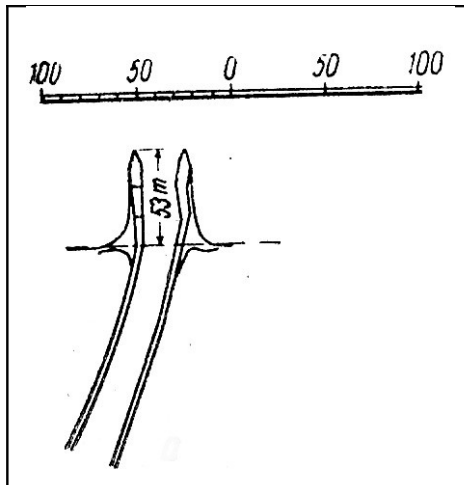
„(...)Dokument lokacyjny stworzył nowo lokowanemu miastu szczególnie korzystne warunki rozwoju żeglugi i handlu morskiego. Wy pływało to najprawdopodobniej z chęci uczynienia ze Słupska (wobec nieudanej próby opanowania dla swoich handlowych potrzeb Gdańska) dużego portu morskiego. Dlatego Słupszczanie otrzymali zezwolenie na swobodną i wolną od cła żeglugę na Słupi od miasta aż do morza, przy jednoczesnym zapewnieniu spławności rzeki na tym odcinku przez wydanie zakazu budowania jazów i innych trwałych urządzeń, mogących stanowić przeszkodę dla ruchu łodzi lub statków rzecznych. Miasto otrzymało też prawo posiadania 6 łodzi rybackich zwanych bordynkami (Burdyna- bordynka- łódź, która wzięła początek od dłubanki z podwyższonymi burtami przez nadbicie kilku klepek. Odpowiednik rosyjskiej nazwy "nadbojnaja łodka" i szwedzkie "bording". Występuje już w XII wieku, a ulegając ewolucji przetrwała na Pomorzu Gdańskim do XIX wieku). Przywileje „morskie” Słupska zostały rozszerzone już w niespełna trzy lata później. W wystawionym 2 lutego 1313 r. dokumencie margrabiowie przekazali miastu pas ziemi szerokości 5 prętów (około 19 m) wzdłuż obu brzegów rzeki, umożliwiającą włóczkom ciągnięcie łodzi, oraz znieśli ograniczenia dotyczące wykorzystania statków wynikające z przywileju z 1310 r. Na mocy tego dokumentu miasto uzyskało też prawo kupna lasu i pastwisk położonych nad rzeką Słupią (40 łanów)(...).

„(...)Rada miejska Słupska przejęła Ustkę z prawem dziedziczenia i pełnym sądownictwem. W dokumencie nabycia Ustki Święcowie występowali jako zwierzchnicy feudalni odstąpionych ziem, chociaż te, jako część ziemi słupskiej, w drodze zastawu były w latach 1329—1341 w posiadaniu Zakonu Krzyżackiego. Święcowie jako zwierzchni właściciele odsprzedanych miastu dóbr za nieznaną sumę, zwolnili Słupsk od wszelkich ciężarów, czynszów, prac i innych powinności należnych im tytułem sprawowania władzy zwierzchniej, właściwej panującemu, oraz zobowiązali się wziąć mieszkańców odsprzedanych dóbr w opiekę i bronić ich na równi z poddanymi zamieszkującymi ich posiadłości. Rada miejska Słupska, jako dowód uznania zwierzchniej władzy Święców w stosunku do Ustki i przyległych terenów oraz swej od nich zależności... (...)”.

Dyplom umożliwiający pod względem prawnym budowę portu w Słupsku i budowę falochronów i mól w Ustce podpisano w 1337 roku. W obecności licznych świadków został on spisany w mieście Słupsku jako dokument, określający strony oraz zakres i warunki sprzedaży terenów położonych wzdłuż rzeki Słupi poczynając od jej ujścia, aż po Bruskowo i Machowino. W pierwszej koncepcji przystań posadowiono w samym Słupsku (archeolodzy w latach 60-tych XX w. odrywali jeszcze pozostałości po pomostach ówczesnej przystani), statki i łodzie, jak wcześniej wspomniano, zaś miały być ciągnięte po Słupi przez ludzi idących brzegiem rzeki- każdy kto choć raz był nad brzegiem rzeki Słupi wie jak trudne było to zadanie i nie mające przyszłości.

<sup>8</sup> Z. Świąchowski, J. Mertka, Z DZIEJÓW SŁUPSKA I USTKI, Słupsk 1958

## OBUDOWA RZEKI SŁUPI DO MORZA, OSADA STOLPMÜNDE I PRYZYSTAŃ W SŁUPSKU



Ryc. 1 Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1337 roku, - na podstawie sondażu przeprowadzonego 15 kwietnia 1841r.

Zaraz po podpisaniu w Słupsku dyplomu z 1337 roku przystąpiono do budowy toru wodnego od morza aż do pomostów znajdujących się w Słupsku. Ten pierwszy okres uruchomienia wymiany towarowej z holowaniem po Słupi statków uprawiających żeglugę morską (były to chyba: krajery i szkuty).

Nie wiadomo nic pewnego jak wyglądała słupska flota z tego okresu, a informacja o współwłasności floty słupskich kupców i żeglarzy z Ustki wydaje się niewiarygodna.<sup>9</sup>

Wiadomo jednak, że jednostki wchodzące do flotylli słupskiej to (nośność tych jednostek jest określana na 15 – 30 łasztów<sup>10</sup>):

- szkuta<sup>11</sup>, - tak jest właśnie ze źródłami jeśli rzecz dotyczy spraw technicznych, szkuta będąca statkiem rzeczonym używanym przy spławianiu jest wymieniana przy zaistnieniu też, postawieniu zapory (kładki na rzece). Ale to tylko pozorna sprzeczność bo w dalszym ciągu rzeka służyła do spławiania drewna i towarów ale nie jest żeglowna.
- krajer<sup>12</sup>.

Te dwa mola, pokazane na Ryc.1, o długości 53 m powstały ok. 1337r. z kaszyc, drewnianych skrzyń, które zostają wprowadzone w kojce wykonane z pali, po osiągnięciu swojego leża skrzynie wypełnione zostały kamieniami, i to powodowało osadzenie kaszyc na dnie. Wykorzystanie kaszyc do tej konstrukcji budowy falochronów nie było tu czymś nowym, taka technologia budowy była powszechnie stosowana na Bałtyku.<sup>13</sup>

Pomimo, zdawałoby się, drugorzędnej roli Ustki w prowadzonym handlu przyrasta w szybkim tempie ludność w Ustce. W 1356 roku zostaje konsekrowany w Ustce kościół, który posiada niespełna 200 miejsc siedzących, jest filią kościółka z Grabna. To drewniana świątynia, była posadowiona w linii E-W w samym środku grodziska słowiańskiego, na górze. Sylwetka kościoła daje w wejściu do Słupi, a więc w wejściu do portu namiarowy znak dzienny, w nocy światło w oknach kościoła dawało nawigacyjny znak nocny. Nie ma dowodów na specjalne, odpowiednio duże dostawy świec (jak to było w sanktuariach na Rowokole i Górze Chełmskiej).

Pomosty w Słupsku są pobudowane tylko z drewna, nie zabezpieczano dodatkowo brzegów rzeki. Są to konstrukcje, jakie występowały we wszystkich średniowiecznych przystaniach od Lubeki do Gdańska. Typowe, pomorskie, rozwiązania hydrotechniczne. Drogi, nawet w mieście z rzadka były bite i tym samym przysparzały dużo kłopotów z przejezdnością. Zatem z konieczności zaplecze portowe to najbliższa okolica przystani w Słupsku.

<sup>9</sup> Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa- Poznań 1962, PWN. str. 72

<sup>10</sup> Łaszt – dawna jednostka miary objętości, stosowana od XIV do XIX wieku. Liczyła od 3000 do 3840 l (dm<sup>3</sup>). Łaszt dzielił się na 30 lub 60 korców.

<sup>11</sup> szkuta: polski bezpokładowy statek rzeczny do spławiania towarów (w XVI w. – o 1 maszcie i 10-12 wiosłach). Etymologicznie - st.skand. *skuta* 'szybki żaglowiec'.

<sup>12</sup> krajer: 1. jednomasztowy żaglowiec handlowy używany na Bałtyku w XV-XVI w. 2. trójmasztowy towarowy żaglowiec lugier używany na Bałtyku w XIX w.

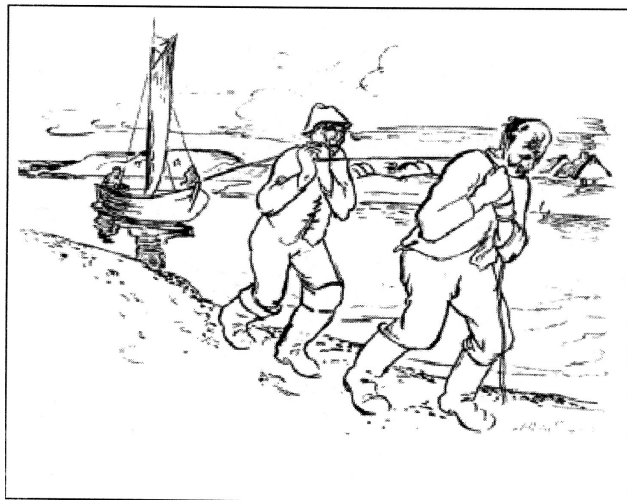
Etymologicznie - 1. niemieckie Kreier. 2. angielskie crayer.

<sup>13</sup> Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa- Poznań 1962, PWN. str. 72



## Budowa ścieżek na obu brzegach Słupi od Ustki do Słupska

Zapominana przez historyków lub też przez nich pomijana jest inwestycja umożliwiająca przeciąganie statków po rzece. Słupia posiada średni spadek 1:1068- to miejscami rwąca rzeka. Odległość do pokonania z Ustki do Słupska duża, ok. 33 km- licząc po rzece, która ma zakola. Poniżej kopia obrazu i zdjęcia rzeki, współczesne, jednak ukazują ogrom pracy niezbędnej do wykonania aby statki docierały do Słupska. Brzegi Słupi były w średniowieczu mniej niż dzisiaj porośnięte krzewami i drzewami, jednak tą roślinność, która wtedy nad rzeką rosła też trzeba było usunąć jeszcze przed przeciągnięciem pierwszej jednostki. Po mokradłach trzeba było zrobić kładki.



*Holowanie łodzi, Rowy 1932*

Ryc. 2 Max Pechstein- Holowanie łodzi,  
Rowy 1932<sup>14</sup>



Fot. 1 Słupia na wysokości Bydlina- 2006



Fot. 2 Słupia na wysokości Charnowa- 2006



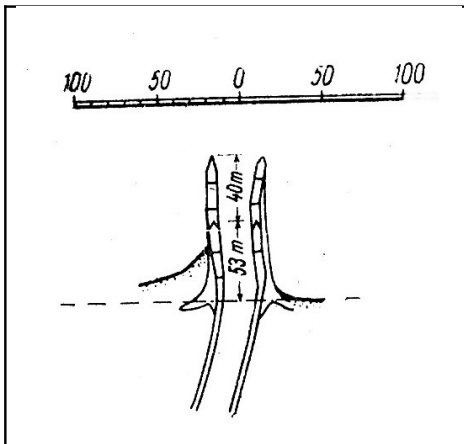
Fot. 3 Słupia na wysokości Bydlina- 2006

<sup>14</sup> A. Czarnik; Rowy w twórczości Maxa Pechsteina, [w:] VII KONFERENCJA KASZUBSKA



Myszę, że po obejrzeniu powyższych zdjęć każdy już wie dlaczego po 1337 roku tak raptownie i tak zdecydowanie wzrosła liczba ludności Ustki- wejście do portu, pomosty w Słupsku to fraszka w porównaniu z taką inwestycją jaką była ścieżka wzdłuż brzegu Słupi.

### Rozbudowa falochronów- przedłużenie mół o 40 m



Ryc. 3 Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1418 roku, - na podstawie sondażu przeprowadzonego 15 kwietnia 1841r.

W 1418 roku odnotowany zostaje związek trzech miast: Słupska, Darłowa i Sławna. Zadaniem tego związku jest utrzymanie bezpieczeństwa na drogach lądowych w regionie. Utrzymał się ten związek długo, zespolił też miasta do utrzymywania jednolitej postawy w zatargach z innymi miastami.

Kolejna naprawa i modernizacja wejścia do portu ma miejsce ok. 1418 roku. Zastosowana technologia jest podobna do poprzedniej budowy- przedłużono i zreperowano falochrony za pomocą kaszyc.

Mola przedłużano aby uzyskać głębszą wodę w wejściu na wysokości główek. Zachodnie molo było zapiaszczane, coraz to następowało przesunięcie brzegu, tym samym na zachodniej główce było coraz to płycej.

Z tego okresu czasu można jedynie ogólnie mówić o trendach w handlu. Na południowym pobrzeżu Morza Bałtyckiego H. Ziółkowska wykazała, że najważniejszymi

towarami wywożonymi z nadbałtyckich miast Pomorza zachodniego od XII w. były zboże i drewno oraz inne produkty gospodarki rolno- leśnej. „W XIV w. a w drugiej jego połowie i następnym pięćdziesięcioleciu, wobec kryzysu społeczno gospodarczego w Europie Zachodniej, drewno, smoła, potaż, beczki były najważniejszymi prawdopodobnie artykułami eksportowanymi Słupska.”<sup>15</sup> Tradycyjnie region handlował z miastami niemieckimi, duńskimi i szwedzkimi (z tymi ostatnimi zwłaszcza przed 1308 rokiem). Nie ma potwierdzenia w dokumentach przynależności do Hanzy: Słupska, Darłowa i Ustki. Chodzi o zwolnienie z cła, jakie posiadały w cieśninach duńskich statki z Hanzy- Słupsk Darłowo i Ustka nie miały prawa do zwolnień cłowych.<sup>16</sup>

Słupsk ma w już w XIV wieku ustalone na pewnym poziomie stosunki handlowe z Darłowem, Kołobrzegiem, Szczecinem, Lubeką i Gdańskiem, Elblągiem i Toruniem i in. Przez posiadanie swego portu handlowano również z Flandrią, Holandią i Anglią. Stary trakt przez Bytów, Chojnice, Nakło zezwalał na poszerzenie sfery wymiany towarowej również w handlu lądowym. Lecz kiepski stan dróg zwłaszcza jesienią i wiosną znacznie ogranicza możliwości wymiany handlowej miasta. Powstanie bitych dróg lądowych ma miejsce dopiero w XIX wieku.

Praca portu w Zjednoczonym Księstwie Pomorskim, po objęciu władzy przez Bogusława X z pewnością była dostrzegana przez władzę państwa i sam port zyskał w tym okresie wiele.

Schyłek XV stulecia dla Europy to zaistnienie nowego systemu, systemu gospodarki folwarczno- pańszczyźnianej. Tu w okolicy Słupska istniał niższy niż na zachodzie Europy stopień rozwoju sił wytwórczych, gospodarki towarowo- pieniężnej, urbanizacji, mniej był tu korzystny dla szlachty podział dochodu społecznego. Istniały jednak dogodne warunki do zbytu zboża do Europy

<sup>15</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985, str.23

<sup>16</sup> Zygmunt Świąchowski - Józef Mertka; Z DZIEJÓW SŁUPSKA I USTKI, Poznań 1958 Słupsk, str. 59, 60.

Zachodniej. System folwarczno- pańszczyźniany oraz wzrost wymiany stworzył korzystną koniunkturę do rozwoju tutejszych miast (czytaj: portów).<sup>17</sup>

O zakresie wymiany handlowej Słupska z zachodnią Europą świadczą rejestry duńskie, z których wynika, że w latach 1497-1657 przez Sund przeszło 160 statków ze Słupska.<sup>18</sup> Jest to niezwykle mało bo średnio w omawianym okresie czasu wynosi to 1 statek w roku.

„Mniej więcej od połowy XVI w. stymulacyjne działanie handlu z Zachodem nie było jednak w stanie zrównoważyć ogólnie niekorzystnych skutków hegemonii politycznej i ekonomicznej szlachty.”<sup>19</sup> Źródła są zgodne w ocenie, że w drugiej połowie XVI wieku nastąpiło znaczne osłabienie pozycji Słupska, szczególnie jako ośrodka portowego, handlowego. Nastąpiło, co oczywiste, zmniejszenie się dochodów portowych. Urządzenia portowe zaś ustawicznie narażone na działanie fali wymagały pilnie prac remontowych. Takie prace konserwacyjne zostały podjęte od 1589 roku. Sztorm w 1590 roku poczynił w nie zakończonych pracach tak duże szkody, że rada miasta Słupska winą za te szkody obarczyła mieszkańców Ustki. Mieszkańcy Ustki po tym wszystkim odmówili dalszej pomocy i spór przekształcił się w długoletni proces. Szkody jednak się coraz powiększały, statki mające zanurzenie 2 m nie mogły już pokonać wejścia do portu- ze względu na zapiaszczenie drogi wodnej.<sup>20</sup>

Rada miasta Słupska znalazła rozwiązanie i uchwaliła specjalny podatek obciążający wszystkich mieszkańców miasta (1599 r. i 1611 r.), podwyższenie cła (1605 r.) oraz zaciągnięcie pożyczki na remont portu w wysokości 500 florenów od obywatela Koszalina- S. Leidebuhrena.<sup>21</sup> Po tych przedsięwzięciach inspektorzy oceniali jako dobry stan portu jeszcze w 1627 r.

Statuty portu z 1615 r. i 1678 r. wskazują na tzw. „panów portowych” jako na delegatów wybieranych z grona rajców na pełnienie funkcji przez kierowniczą rolę w pracach portu, ci delegaci również przejęli część uprawnień wójta. Taka formuła organizacyjna utrzymywała się aż do początków XIX w.

Mandaty wystawiane przez kancelarię książęcą z lat 1507, 1575 i 1595 za nieprzestrzeżenie wolnego przejazdu na Słupi i budowę jazów i zapór, nie usuwanie ze Słupi pni i konarów...

Przypominam, że w latach 1497-1657 przez Sund przeszło 160 statków ze Słupska. Jeśli w jakimś roku przeszły przez Słupię trzy statki to w drugim nie przeszedł żaden- a jednak głównie handlowano z zachodem i koniecznym było przejście przez Sund.

Ścieżka przy Słupi z pewnością zarastała szybko, nie można dokładnie określić kiedy zrezygnowano z holowania statków do Słupska. Wydaje się, że już w 1590 roku ścieżki wzdłuż Słupi nie nadawały się do przeciągnięcia statków do Słupska.

Jednak z analizy akt wynika, że spław towarów odbywał się również w górnym biegu Słupi, jeszcze w 1590 roku.

<sup>17</sup> Historia Pomorza t. II, cz. I s. 798.

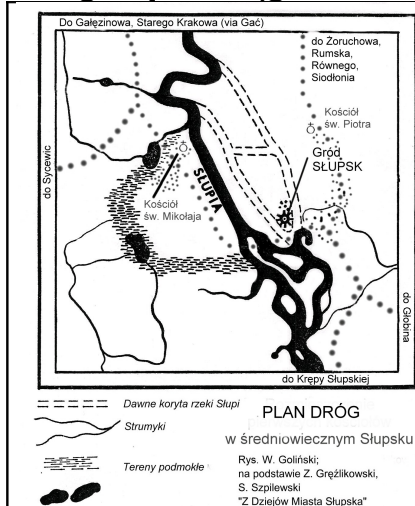
<sup>18</sup> Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa- Poznań 1962, PWN. str. 74

<sup>19</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985, str.27

<sup>20</sup> B. Mitzlaff; Ein Streit um den Lachsfang des 16. Jahr hunderts, „Ostpom. Heimat“ 1931, nr 37

<sup>21</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985, str.30

## Droga lądowa (gruntowa) z Ustki do Słupska



Ryc. 4 Plan dróg w średniowiecznym Słupsku

Od niepamiętnych czasów, pewnie od chwili założenia warownej osady w Gałęzinowie co mogło mieć miejsce w VII w. p.n.e., istniała droga prowadząca po znajdującym się tam wówczas brzegu morskim. Droga łączyła warowne osady z epoki brązu, przypisywane kulturze łużyckiej. Jeszcze dzisiaj można odtworzyć niektóre odcinki tych dróg- lokalnie droga łączyła Gałęzinowo z Żoruchowem, była jednak konieczność przejścia przez bród, który był w miejscu, gdzie dzisiaj mieści się zamek w Słupsku. Dalej od Gałęzinowa wiodła ta droga, idąc ze Słupska do Ustki, już jako droga powstała znacznie później- wydeptana bowiem była przez pierwszych przybyłych tu Słowian w VI w., droga ta wiodła wzdłuż Słupia do Charnowa- później przez miejsce nie istniejącej jeszcze wtedy wsi Wodnica i prowadziła do Ustki a ściślej do warowni w Ustce, która mieściła się na skarpie nad morzem na wschodnim brzegu rzeki w jej ujściu, bród przez Słupię przechodził w

miejsu gdzie dzisiaj jest most kolejowy, no może trochę od mostu w stronę morza- patrz dalej na stare plany osady i portu w niniejszym tekście, załączone mapki pokazują most kolejowy gdzie był ów bród.



Fot. 4 Droga ze Strzelinka do Zamełowa... Gałęzinowa, 2005



Fot. 5 Droga z Gałęzinowa do Charnowa (po lewej szkoła w Charnowie), 2008



Fot. 6 Droga z Wodnicy do Charnowa, 2006



Fot. 7 Droga w Charnowie (wjazd do Charnowa), 2005



Przez istnienie zalewu od południowo- wschodniej strony Ustki droga po wschodnim brzegu rzeki Słupi prowadziła ze Słupska tylko do Przewłoki. Nie trafiłem na wyjaśnienie kiedy warunki geograficzne zmieniły się na tyle by umożliwić powstanie drogi Grabno – Ustka, zamykającej odcinek Słupsk- Ustka tak jak to jest w tej chwili. Z pewnością nastąpiło to jeszcze w późnym średniowieczu.

Ze Słupska droga prowadziła przez Swochowo- Machowino (właściwie Mączniak), dalej mijając Mączniak i prowadziła przez las do Grabna, stąd (przy dzisiaj tam znajdującymi się działkami ogrodowymi) prowadziła do brzegu lasu i skręcała do Przewłoki- w części przedostatni odcinek tej starej drogi dzisiaj zabrano na pole.



Fot. 8 Droga przy młynie w Machowinie, 2007



Fot. 9 Droga na wysokości Mączniaka, 2007

### Wojna trzydziestoletnia przyczyną zamierającej pracy portu

Działania wojenne w okresie wojny trzydziestoletniej (1618-1648) spowodowały załamanie się gospodarki państwa zachodniopomorskiego i Słupska, nastąpił bardzo głęboki i długotrwały kryzys.<sup>22</sup>

Podaję za źródłem informację, która przeczy tej z poprzedniej strony, trzeba jednak ją odnotować, i zweryfikować jakimś bardziej wiarygodnym trzecim źródłem. Chodzi o to, że źródła komór celnych podają rzekomo w latach 1577- 1588 aż 119 statków pod banderą Słupska, które przepłynęły Cieśniny Duńskie w obu kierunkach.<sup>23</sup>

Jedynie statki obcych bander, głównie holenderskie, utrzymały resztkową wymianę handlową z Europą Zachodnią- powodem takiego stanu rzeczy była wojna trzydziestoletnia.

Port w Ustce (Słupsku) prowadził wymianę handlową z Lubeką (Lübeck), Strzałowem (Stralsund), Gryfią i Szczecinem. Głównymi towarami przywożonymi do Ustki były: sól, wina, piwo, śledzie i artykuły kolonialne, wywożono towary: drewno, zboże, piwo, sód, łososie.<sup>24</sup>

Na podstawie taryfy opłat portu ustckiego z lat 1593 i 1621 oraz na podstawie akt procesowych procesu między Ustką a Słupskiem, z końca XVI w. wiadomo o wywozie z portu w Ustce: bydła, świń, koni, owiec, ryb, miodu i bursztynu. Przywożono: piwo, miód, krochmal, płótno, len, konopie, mydło, słoninę, masło, łój, tran, smołę, węgiel kamienny, konie, owce, świnie.<sup>25</sup>

Rodowód sporów między radą Słupska (czytaj- kupiectwo Słupska) a szyprami i armatorami sięgał aż do początków XVI w. i dotyczył z początku tylko soli, później przyczyn awantur było

<sup>22</sup> R. Schuppius; Stolp von 1600-1650. Stolp 1930, S. 74.

<sup>23</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985, str.32.

<sup>24</sup> Tabeller over skibsfart og varetransport gennen Oresund 1497-1660, ved Nina Ellinger Bang. Forstedel. Tabeller over skibsfarten. Kobenhavn- Leipzig 1960.

<sup>25</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985, str.33.

znacznie więcej, sam książę wprowadził specjalne prawa, mające na celu wytlumienie konfliktu, jednak z mniejszym lub większym natężeniem trwały te wewnętrzne, regionalne spory rozciągające się z czasem na ludność Ustki. Miały miejsce konfiskaty, zaostżenia przysięgi poddańczej- mieszkańcy Ustki taką przysięgę wielokrotnie ponawiali.

Przeniesienie warsztatów stocznioowych ze Słupska do Ustki w pierwszej połowie XV w. i posadowienie tych warsztatów obok placu drzewnego na lewym brzegu (zachodnim) rzeki Słupi, niedaleko jej ujścia- wydaje się być informacją stanowiącą jedynie przypuszczenie.<sup>26</sup>

Przyczyną, że w Ustce w XVI w. tak jak w innych podobnych portach nie było bractwa tragarzy jest zapewne spowodowane wielkością portu jak też utrzymanie przysięgi poddańczej tak długo jak to się tylko dało.<sup>27</sup>

Na przełomie XVI/ XVII w. zostaje zarejestrowana duża liczba cieśli okrętowych, jeden cieśla pracował w Darłowie.<sup>28</sup> Oznacza to podjęcie i prowadzenie przez stocznię dużej ilości statków do przewozu ładunków. Liczebność mieszkańców Ustki zakłada się na około 500- nie ma danych statystycznych z tego okresu.

Wojna trzydziestoletnia przyniosła dla portu najpierw budowę fortyfikacji, od 1628 roku, następnie w portach Ustki i Darłowa zatopiono duże ilości kamieni w wejściach do portu, w 1628 roku. Spowodowało to w Ustce zapiaszczenie portu, który następnie port został zdewastowany przez wojska generała Bannera w 1638 r. Sztorm, który miał miejsce w 1643 roku dokonał reszty zniszczeń w budowlach portowych.<sup>29</sup> Pomimo wszystkich konsekwencji związanych z wojną nie ma zawieszenia wymiany towarowej w porcie w Ustce, która prowadzi wymianę, jakkolwiek mniej intensywną niż przed wojną z portami, które znajdują się w posiadaniu Szwecji. Praca w warsztatach stocznioowych jest prowadzona w ślimaczym tempie a momentami jest zatrzymywana.<sup>30</sup>

Ludność Ustki i okolicznych wsi nie znajdując pracy ucieka do Polski, w szczególności do Gdańska. Pożar, który miał miejsce 16 III 1644 roku zniszczył 21 domów mieszkalnych- nie spalony pozostał kościół i 15 domów- ten kataklizm stał się przyczyną odejścia niemal całej ludności osady.<sup>31</sup>

## PORT W USTCE ZA ELEKTORÓW BRANDENBURSKICH I KRÓLÓW PRUSKICH

W 1648 roku, w Osnabrück podpisano traktat pokojowy (westfalski), który Słupsk i Ustkę podporządkował pod Brandenburgię. Wszystkie wcześniejsze zobowiązania dotyczące praw, wolności i przywilejów stanowych oraz stosunków ustrojowych zostają mocą tego traktatu utrzymane przez nowego administratora- Brandenburgię.

Jeśli chodzi o gospodarkę w regionie to pozbywała się ona bardzo wolno zniszczeń wojennych. Port w Ustce miał trochę lepsze czasy w okresie 1655-1660 r. Spowodowane to zostało blokadą portów w części wschodniej i północnej Morza Bałtyckiego na skutek wojny północnej. Wszystkie porty położone we wschodniej części Brandenburgii, Kołobrzeg, Trzebiatów, Darłowo i Ustka w stosunku do ostatnich lat wojny trzydziestoletniej odnotowują wzrost obrotów o ok. 50%.

W 1656 r. flota macierzysta Ustki liczyła 11 statków, przy czym każdy statek był własnością 4-9 kupców, na niektórych posiadał udział również kapitan. Wywożono: słońcę, wosk, len oraz miód, a przywożono konopie z Rusi i śledzie.<sup>32</sup>

Słupsk w okresie trwania wojny trzydziestoletniej wypracował sobie lądowe powiązania do handlu z Gdańskiem, tak teraz po zakończeniu wojny nie był zainteresowany w drogiej konserwacji urządzeń portowych Ustki. Zły stan urządzeń portowych został pogłębiony w zniszczeniach w czasie sztormów w latach 1666 i 1668- brak portu powoduje konieczną rezygnację

<sup>26</sup> W. Bartholdy, „O Stolpa, du bist ehrenreich...” Stolp 1910, S. 45, R. Bonin “Geschichte...S. 54-55.

<sup>27</sup> R. Schuppius; Stolp von 1600-1650. Stolp 1930, S. 59-60.

<sup>28</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985, str.39.

<sup>29</sup> Oesterle; *Chronik der Gemeinde Stolpmünde*, (rękopis) S. 40

<sup>30</sup> R. Schuppius; Stolp von 1600-1650. Stolp 1930, S. 89-95.

<sup>31</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985, str.41.

<sup>32</sup> Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa- Poznań 1962, PWN. str. 73

z urządzeń portowych aż do lat 20-tych XVIII w. Uświadomienie błędnej polityki gospodarczej przynosi w 1676 roku podjęcie przez Gdańsk działań w sejmiku Prus Królewskich i wydanie restrykcji w stosunku do piwa. Piwo przecież dla słupskich kupców stanowiło podstawowy artykuł gwarantujący większość dochodów. Nie udało się jednak wówczas uruchomić własnego portu mieszczącego się w Ustce.<sup>33</sup>

Komisje z najwyższego szczebla wizytowały port w Ustce bo wszystkie porty zachodniopomorskie miały uczestniczyć w handlu morskim Brandenburgii. Ustka posiadała katastrofalny stan swojego portu, nie dający się uruchomić bez dużych nakładów. Były podejmowane próby zebrania środków lecz wszystkie nieudolne. Po sztormach w 1668 roku rozładunek i załadunek odbywał się tylko na redzie.

### **Nieudane i udane próby odbudowy portu**

Elektor Fryderyk Wilhelm w 1683 roku 12 marca zarządził odbudowę wszystkich portów brandenburskich. Do tych wszystkich portów miały zawijać duże statki pełnomorskie. Niestety kosztami odbudowy miały w równej części zostać obciążone w równej części państwo, miasto i powiat słupski. Jednak wtedy nie stać jeszcze było społeczeństwo na tak duży wydatek.

Fryderyk III, nowy władca państwa brandenburskiego, w 1688 roku polecił ministrowi Grumbkowowi przeprowadzenie wizytacji co do możliwości przeprowadzenia najpilniejszych prac. Na to zostało wyasygnowane z kasy państwowej 500 talarów, suma ta okazała się zbyt mała. Odbudowa prowadzona od 1697 miała kosztować 8000 – 10000 talarów, udział miasta w tej kwocie miał wynieść 80% kosztów remontu. W końcu XVII wieku port znajdował się w bardzo złym stanie technicznym, wszystkie urządzenia na molo wschodnim (molo przeładunkowe) uległy zniszczeniu, farwater był zapiaszczony do tego stopnia, że Słupia zmieniła koryto.<sup>34</sup>

W spisach ludności z roku 1717 i 1631 nie występował w Ustce cieśla okrętowy, w 1705 roku był w rejestrze stolarz okrętowy a w rejestrze 12 lat później nie występuje. Wnioskuje się zaniechania budowy jednostek w latach kryzysu pracy portu.<sup>35</sup>

Naciski ze strony państwa spowodowały w końcu naprawę urządzeń portowych, która miała miejsce w latach dwudziestych XVIII wieku. Port w Ustce rozpoczynając pracę w latach 1723-1735 zarabiał ok. pięciokrotnie więcej od okresu sprzed remontu, gdzie jednak szcątkowo też wymiana była prowadzona. Ożywiony zostaje też w tym okresie czasu lokalny przemysł okrętowy.

Po wojnie dwudziestoletniej (1700-1721) oraz na skutek naprawy portu wystąpiło ożywienie w wymianie handlowej portów Pomorza Zachodniego tym samym i portu w Ustce z Zachodem. Przez Sund do Ustki w latach 1721-1740 przepłynęło 30 statków, w drugą zaś stronę 33 statki.

Panowanie Fryderyka II (1740-1763) jest oznaczone wyraźnie lepszą pracą portów Pomorza Zachodniego. Spadek obrotów portu w Ustce przypada na okres wojny siedmioletniej (1756-1763). W przytoczonym okresie Słupsk miał niekorzystny bilans handlu morskiego. Eksportowane były głównie drewno i płótno, w mniejszym udziale procentowym też były eksportowane: zboże, owoce, łososie, żelazo, bursztyn. Wymiana lądowa równoważyła bilans handlu morskiego. Najważniejsze eksportowane wyroby to: wyroby bursztynowe, artykuły włókiennicze i skóry.

Przez okres trwania wojny siedmioletniej kontakty handlowe bardzo się pogorszyły, wzrost handlu następuje po wojnie siedmioletniej (1756-1763), wpływa na wzrost obrotów handlowych również wojna amerykańska. W Sundzie w latach 1771-1783 zapisano 71 jednostek z Zachodu do Ustki i 69 w drugą stronę. Następne lata przynoszą spadek handlu. Po ogłoszeniu blokady kontynentalnej w 1806 roku następuje niemal zupełny upadek handlu.

W 1742 roku port przeszedł kolejny, niewielki remont chociaż zapowiadało się na dużo większe zmiany w Ustce. Niestety, nie całe kupiectwo ze Słupska było skłonne wydać pokaźną kwotę na proponowany przez władzę zakres prac remontowych. Te prace prowadzone na przestrzeni paru lat nie zdołały w 1757 roku zapobiec zniszczeniom po sztormie. W roku 1757

<sup>33</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985, str.43.

<sup>34</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985, str.47

<sup>35</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985, str.49



podczas wiosennych sztormów rozpadły się mola zbudowane z kaszyc wypełnianych kamieniami, a także i obudowa brzegów portu. Od tego okresu port i wejście portowe ulegało czasami takiemu zapiaszczeniu, że nawet małe łodzie, na które rozładowywano statki na redzie Ustki, nie mogły wejść do portu.<sup>36</sup>

Po wojnie siedmioletniej (1756-1763), następuje gruntowna naprawa urządzeń portowych, przeprowadzona dzięki znacznej pomocy państwa. Zostały po wschodniej stronie Słupi wykonane ostrogi jako konstrukcja palisady wypełniona kamieniami, wzmocniona faszyną. Podobnie remont przeprowadzono po zachodniej stronie, w zakresie zniszczonych fragmentów. Takie działania spowodowały samoistne pogłębienie się drogi wodnej w główkach. Na prawym brzegu Słupi, tam gdzie jeszcze nie było umocnień, wprowadzono te umocnieniu na 80 m przez wbicie pali w grunt co stworzyło palisadę. W sumie brzeg został wyremontowany na długości do 400 m. 50- cio metrowej długości mól nie zdołano naprawić do końca XVIII w.- długość ich nie przekraczała 50m.<sup>37</sup> Słupsk mając już port musiał mieć własną flotę, która powstawała niespiesznie w usteckiej stoczni. Obok urządzeń podstawowych takich jak mola powstały w XVIII również inne urządzenia mające znaczenie pomocnicze- w 1731 został zbudowany państwowy magazyn solny, stanowił zaczątek faktorii solnej, również wybudowano magazyn i „stodoły portowe”.

Cały powyżej zaznaczony rozwój portu odbywał się przy mających miejsce pożarach w Ustce: w latach 1727, 1730 i 1778- ten ostatni pożar strawił 19 domów mieszkalnych, spichlerz Riemena i szkołę. Często miały miejsce sztormy i wylewy Słupi.<sup>38</sup>

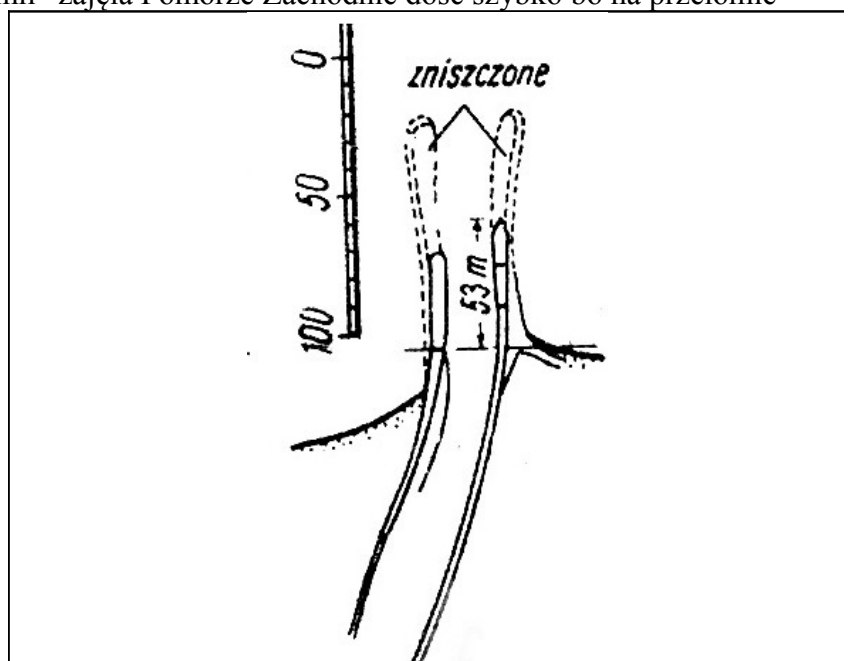
Jak wynika z powyższego port w Ustce w drugiej połowie XVII w. i w XVIII w. całymi dziesiątkami lat nie pracował bo były niesprawne wszystkie urządzenia i budowle portowe. Mieszkańcy Ustki w tej sytuacji odmawiali płacenia podatków i składania przysięgi poddańczej. Między innymi domagali się przejścia pod zwierzchność państwową. Dochodziło do ostrych lokalnych konfliktów.<sup>39</sup>

## Port od okresu napoleońskiego do jego rozwoju w państwie Prusko-Niemieckim do 1820 roku

Północna część „Wielkiej Armii” zajęła Pomorze Zachodnie dość szybko bo na przełomie roku 1806/1807. Pierwszą kontrybucję zapłaciła również Ustka w 1807 r. Przemarsze wojsk stanowiły duże obciążenie dla ludności.

Blokada kontynentalna była przestrzegana po wejściu Prus do grona sojuszników Francji od lipca 1807 r.

Ciągłe i niezmiernie uciążliwe kwaterowanie wojsk idących do Prus Wschodnich miało miejsce w Ustce, w 1812 roku. W Ustce również zabezpieczono się przed wysadzeniem desantu angielskiego. W wejściu do portu zostały pobudowane szańce i do samego wejścia wprowadzono zapórę. Regularnie na placówce w



Ryc. 5 Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1810 roku, - na podstawie sondażu przeprowadzonego 12 lipca 1859r.

<sup>36</sup> Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa- Poznań 1962, PWN. str. 75, 76.

<sup>37</sup> Z. Szultka; Port w Ustce do końca XVIII wieku. [w:] Rocznik Koszaliński, 1977, s.89-91

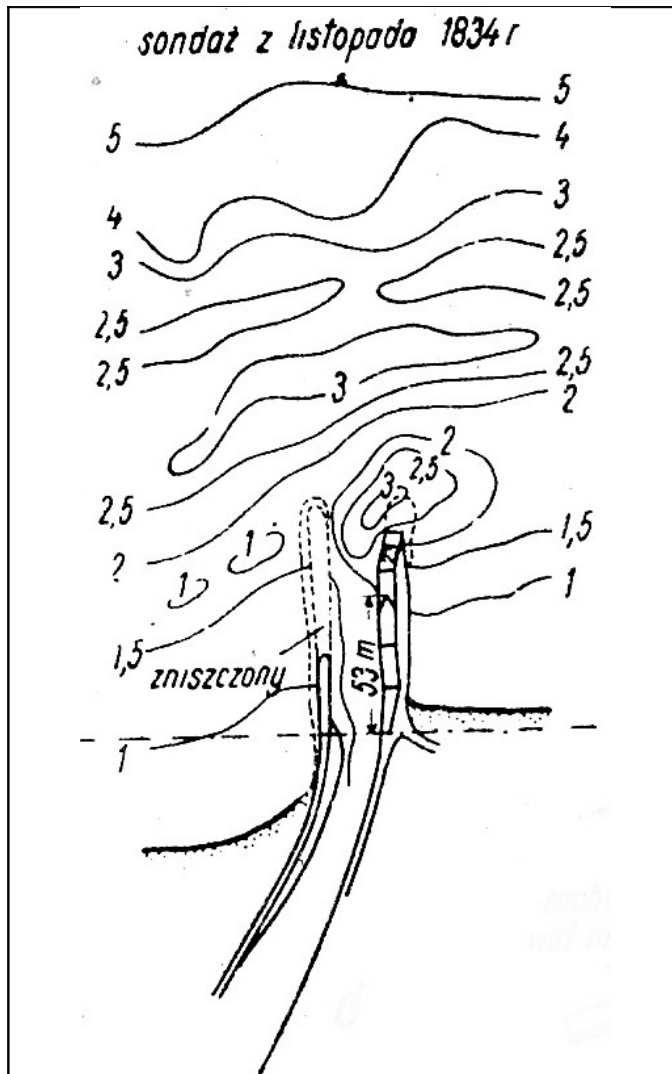
<sup>38</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985, str.59

<sup>39</sup> A. Hartung; Der Stolpmünder Eid (1688). Ostpommersche Heimat. Beilage der „Zeitung für Ostpommern” 1938, nr14.

Ustce był oddział pruskich grenadierów i oddział nadbrzeżnej artylerii holenderskiej. Rok 1813 był bodaj najgorszym bo za niedobitkami „Wielkiej Armii” szły wojska carskie przynosząc wszystko co najgorsze spowodowane przemarszem zwycięskiej armii idącej po ziemi swego wojennego przeciwnika.

Pruska reforma ustroju miejskiego z 1808 r. objęła też Ustkę, zmienił się zakres uprawnień gminy a mianowicie nadal zarządzał miejscowością wójt podległy magistratowi słupskiemu, jednak wójta wybierała już teraz ludność Ustki, nie był przez nikogo narzucany.

Już w latach 1809-1810 odbudowano za pomocą nowych kaszyc, moło uzyskało 53 m. Prawy wschodni brzeg Słupi był wzmocniony i licząc od nasady moła na odcinku 140 m zostaje wyposażony w pomost przeładunkowy o szerokości 10 m.<sup>40</sup>



Ryc. 6 Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1820 roku,  
- na podstawie sondażu przeprowadzonego listopada 1834r.

Coraz mniej terenów przyległych do portu (patrz: wcześniejsze rozdziały opisujące przechwycenie ziemi w Ustce, Umowa z 1337r.) jest własnością rady miejskiej w Słupsku. Jest to wyraźnie widoczne od 1802 r., tereny „słupskie” przeznaczone były z wolna na place budowlane i składowe, już od 1831 były przekazywane państwu (właścicielowi portu).

W latach 1818-1820 wydłużono wschodnie moło do długości 76 m i powstała palisada jako obudowanie wschodniego brzegu Słupi, przedłużając istniejącą o 30m. Prace były prowadzone ciągle co dało gwarancję uzyskania 2m głębokość na wejściu do portu i w samym porcie. Powtarza się natomiast sytuacja z nie znalezieniem funduszy na naprawę portu- jego zachodniej części, państwowa fundacja jest zbyt mała a ponadto uzależniona od wysokości taryfy portowej wyznaczanej przez radnych i magistratu Słupska- Słupsk nie zmienił taryfy i prace w porcie wstrzymano. Jednak w interesie Prus były silne porty na południowym brzegu Bałtyku, na którym faktycznie w tamtym czasie były zniszczone małe porty.

<sup>40</sup> Anderson, Baugeschichte des Hafens von Stolpmünde. „Zeitschrift für Bauwesen” 1897, S. 96