

PORT W USTCE W CIĄGU DZIEJÓW (XII–XIX WIEKU)

POJĘCIA ZAPLECZA PORTOWEGO¹

Pojęcie zaplecza portowego wprowadzono dopiero w XIX wieku. Wydaje się zasadne przedstawić w skrócie to zagadnienie, bo pozwala to 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 ta analiza ogranicza się do zaplecza geograficznego stanowiącego sąsiedztwo portu, biorąc również pod uwagę środki transportu, np. komunikację kolejową.

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 i postępowaniem techniki tracą na znaczeniu wyżej przedstawione pojęcia zaplecza portowego. 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 spławne, nie były jednak żeglowne. Powierzchnia dorzeczy tych rzek wynosi:

- Parsęta 3145 km²
- Wieprza 2173 km²
- Słupia 1652 km²

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

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

- Odra 118 611 km²
- Wisła 193 000 km²

PORT W MIEJSCU UJŚCIA SŁUPI W EPOCE WIKINGÓW

Interpretacja, że przez określenie *...nec non totum et integrum portum Stolpessmunde 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”)².

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-łądowych Saxo Grammaticus. Saxo w swoich kronikach wiele razy też opisuje konstrukcje przewłoki (która może być też niewidzialną dla przeciwnika zaporą w poprzek rzeki). Przegroda – to niewidoczne od zewnątrz głązy znajdujące się pod powierzchnią wody na tyle głęboko, aby mogły przedziurawić poszycie dna nieprzyjacielskiej łodzi. Zamiast głązów używane były także zaostrzone 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 go od zapiaszczenia falochronami.

Wszystko jednakże wskazuje na istnienie w starej Ustce dodatkowo innej konstrukcji – przewłoki, która normalnie w warunkach naturalnych tworzy w ujściu próg i powoduje poszerzenie ujścia rzeki, więc i Słupi. Przez tę przeszkodę na małych rzekach przeciągano łodzie, dalej już na wysokości samej warowni stosowano przewłokę-pułapkę.

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 stępkę 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 żeglownością³, 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 przewłok⁴. (...)

¹ K. Piotrowski, *Z historii portów Kołobrzegu, Darłowa i Ustki*, Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej, nr 30, 1962, s. 61.

² Poruszane w moim artykule; *Plac i okolica kościoła św. Jana Chrzciciela i św. Mikołaja w Ustce*.

³ M. Prosnak, *Próba analizy wartości łodzi słowiańskich jako statków pełnomorskich*, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej, roczn. IX, 1961, nr 1, s. 35–114.

⁴ 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, s. 19, 45, 58, 78, 87, 93; 101, 110–111, 119.

Nie można twierdzić, że w przyrodowej osadzie panowały takie prawa, jak wówczas w już skryształizowanej państwowo Danii, gdzie do każdego miejsca w łodzi przyporządkowany był jakiś wojownik, który musiał się stawić na rozkaz z bronią i żywnością wystarczającą na określony wcześniej okres czasu. Jednak skuteczne stawianie oporu duńskim kupcom-wojownikom wymagało posiadania także zdyscyplinowanej i gotowej w każdej chwili na odparcie ataku floty. Zanim jeszcze obce wojska dopłynęły do brzegu, „witały” ich pomorskie łodzie i tu już przyjmowano walkę, gdy okazywało się to najazdem. Tylko w zwarciu można było posiłkować się ukrytą przewłoką i naprowadzać na nią nieprzyjacielskie łodzie. W warowniach były maszyny miotające kamienie i strzały, często miotano zapalone strzały, aby podpalić żagle i łodzie agresora. Takie zachowania wymagają jednak ciągłego przygotowania do walki i ciągłej czujności. Stale musi być dostarczana niezbędna ilość środków do walki. To wszystko wymaga 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 wysłać 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 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 – warownią w Ustce. Inaczej być raczej nie mogło i trzeba było strzec obydwu odnóg odprowadzających wody Słupi do Bałtyku. Zalew istniejący tu wtedy sięgał aż za Wytowno – pod Objazdę.

W epoce wikingów handlowano artykułami stanowiącymi towar w zagrodach rolnych, w tym materiałami lnianymi i handlowano wszystkim, co dało się wyrwać lasom i wodom, handlowano żelazem uzyskanym z dymarek, handlowano też ludźmi⁵. Dużym targiem niewolników było duńskie Hedeby – stanowiące większość lokalnych kontaktów handlowych. Wikingowie zdobywali niewolników przez podbój lub przez handel⁶. Tak więc z pewnością dorzecze Słupi również stanowiło miejsce penetracji wikingów-kupców (Duńczyków).

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

Wczesnośredniowieczne jezioro lagunowe, co 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 rozpoczęła 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 półziemianką, chałupą skutnika. Wiedza o tym rzemiośle przekazywana była z ojca na syna, przez pokolenia – skutnik 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 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 pracy rzemieślniczej precyzyjną organizacją. Wszystkie te aspekty budowy łodzi widoczne były jak na dłoni w przystani w Przewłoce.

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

Przyjmuje się, że miasta Słupsk założył na prawie lubeckim książę Świętopełk w drugiej połowie sierpnia 1265 r.⁷

Po zbudowaniu odpowiedniej ilości zamków, dających bezpieczeństwo w ziemi chełmińskiej, po podbiciu Prus i również po zbudowaniu wielkich zamków w Malborku, Gniewie i in... w 1308 r. 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 znaczenie jako punkt obronny.

Nastąpiło intensywne zagospodarowywanie Pomorza przez niemiecką administrację. Przyczyna powstania dokumentu z dodatkowymi uprawnieniami dla miasta Słupska wydaje się 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... (...)”⁸ (Dokument określający to został sporządzony i podpisany w dniu 9 września 1310 r. w miejscowości Krępcowo pod Pырzycami.)

Ze względu na stanowisko zajmowane w omawianym przedmiocie, warto przytoczyć tu fragment opracowania autorów J. Lindemajera, T. Machury, Z. Szultki:

⁵ J. Żak, *Studia nad kontaktami handlowymi społeczeństw zachodniosłowiańskich ze skandynawskimi od VI do VIII w.n.e.*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1962, s. 222–223.

⁶ M. Biskup, G. Labuda, *Dzieje zakonu krzyżackiego w Prusach, Gospodarka-Społeczeństwo-Państwo-Ideologia*, Gdańsk 1986, s. 55.

⁷ B. Popielas-Szultka, *Początki i lokacje miast na Pomorzu Sławięńsko-Słupskim do połowy XIV wieku*, Słupsk 1990, s. 53.

⁸ Z. Święchowski, J. Mertka, *Z dziejów Słupska i Ustki*, Słupsk 1958, s. 41.

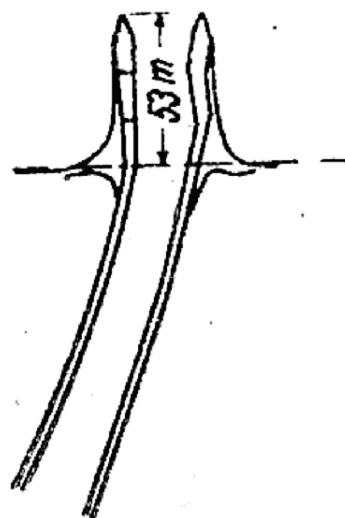
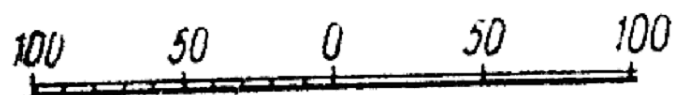
„(...) Dokument lokacyjny stworzył nowo lokowanemu miastu szczególnie korzystne warunki rozwoju żeglugi i handlu morskiego. Wpływało to najprawdopodobniej z chęci uczynienia ze Słupska (wobec nieudanej próby opanowania dla swoich handlowych potrzeb Gdańska) dużego portu morskiego. Dlatego Słupszczanie 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 dębki z podwyższonymi burtami przez nadbicie kilku klepek. Odpowiednik rosyjskiej nazwy „nabojnaja 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, umożliwiając 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 charakterze zastawu były w latach 1329–1341 w posiadaniu Zakonu Krzyżackiego. Święcowie jako zwierzchni właściciele dóbr odsprzedanych miastu 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 sześćdziesiątych XX w. odkrywali jeszcze pozostałości po pomostach ówczesnej przystani), statki i łodzie, jak wcześniej wspomniano, miały zaś 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.

OBUDOWA RZEKI SŁUPI DO MORZA, OSADA STOLPMÜNDE I PRYZSTAŃ W SŁUPSKU

Zaraz po podpisaniu w Słupsku dyplomu z 1337 roku przystąpiono do budowy toru wodnego od morza aż do pomostów znajdujących się w Słupsku.



Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1337 roku, na podstawie sondażu przeprowadzonego 15 kwietnia 1841 r.⁹

Ten pierwszy okres uruchomienia wymiany towarowej z howaniem 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 niewiarygodna¹⁰.

Wiadomo jednak, że jednostki wchodzące do flotylli słupskiej to (nośność tych jednostek jest określana na 15–30 łasztów¹¹):

– szkuta¹² – tak jest właśnie ze źródłami, jeśli rzecz dotyczy spraw technicznych, szkuta będąca statkiem rzecznym używanym przy spławianiu jest wymieniana także przy 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.

– krajer¹³.

Dwa mola, pokazane na ryc.1, o długości 53 m, powstały ok. 1337 r. z kaszyc, drewnianych skrzyń, które były wprowadzane w koczki wykonane z pali, po osiągnięciu swojego leża skrzynie wypełniano kamieniami, i to powodowało osadzenie kaszyc na dnie. Wykorzystanie kaszyc do tej konstrukcji budowy falochronów nie było czymś nowym, taka technologia budowy była powszechnie stosowana na Bałtyku¹⁴.

Pomimo, zdawałoby się, drugorzędnej roli Ustki w prowadzonym handlu, przyrasta w szybkim tempie ludność w Ustce. W 1356 roku zostaje konsekrowany w Ustce kościół z niespełna 200 miejscami siedzącymi, będący filią kościoła z Grabna. Ta drewniana świątynia była posadowiona w linii E–W w samym środku grodziska słowiańskiego, na górze. Sylwetka kościoła daje w wejściu do

⁹ Z. Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej*, Warszawa–Poznań 1962, s. 73.

¹⁰ Tamże, s. 72.

¹¹ Łaszt – dawna jednostka miary objętości, stosowana od XIV do XIX wieku. Liczyła od 3000 do 3840 dm³. Łaszt dzielił się na 30 lub 60 korców.

¹² Szkuta – polski bezpokładowy statek rzeczny do spławiania towarów (w XVI w. – o 1 maszcie i 10–12 wiosłach). Etymologicznie – st. skand. *skuta* ‘szybki żaglowiec’.

¹³ 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.

¹⁴ Z. Szopowski, op. cit., s. 72.



Max Pechstein – Holowanie łodzi, Rowy 1932¹⁵

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.

Budowa ścieżek na obu brzegach Słupi od Ustki do Słupska

Zapominana przez historyków lub 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 jest duża, ok. 33 km – licząc po rzece, która ma zakola.

Obok 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.

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

Rozbudowa i przedłużenie falochronów o 40 m

W 1418 roku odnotowany zostaje związek trzech miast: Słupska, Darłowa i Sławna. Zadaniem tego związku jest utrzymanie bezpieczeństwa na drogach lądowych w regionie.

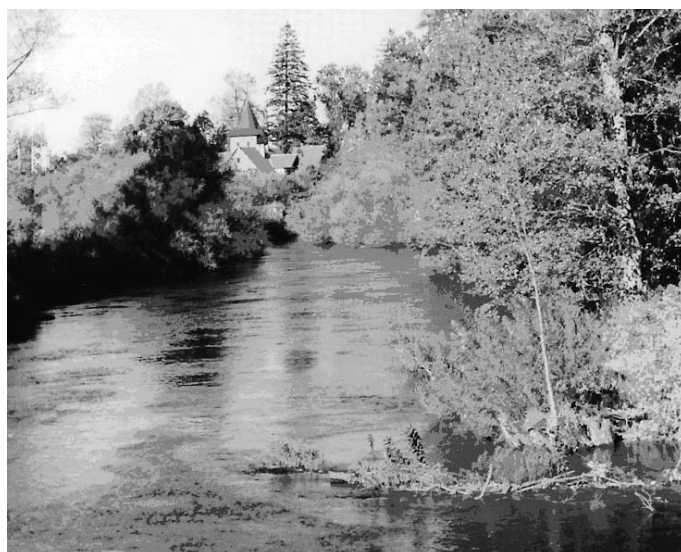
Utrzymał się ten związek długo, zespolił też miasta do utrzymywania jednolitej postawy w zatargach z innymi miastami.

Kolejną naprawę i modernizację wejścia do portu przeprowadzono ok. 1418 roku. Zastosowana technologia była podobna do poprzedniej budowy – przedłużono i zreperowano falochrony za pomocą kaszyc.

¹⁵ A. Czarnik, *Rowy w twórczości Maxa Pechsteina*, [w:] VII Konferencja Kaszubska.



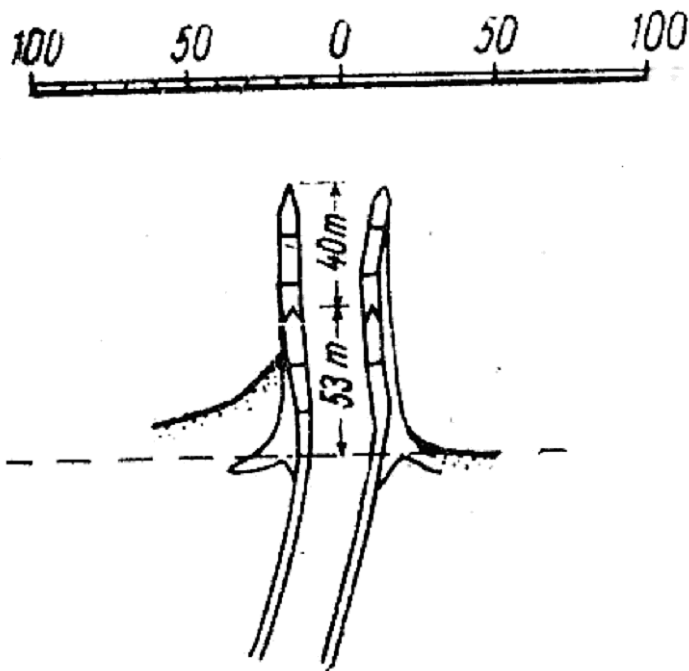
Słupia na wysokości Bydlina – 2006



Słupia na wysokości Charnowa – 2006



Słupia na wysokości Bydlina – 2006



Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1418 roku, na podstawie sondażu przeprowadzonego 15 kwietnia 1841 r.¹⁶

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

Z tego okresu czasu można jedynie ogólnie mówić o trendach w handlu. Na południowym pobrzeżu Morza Bałtyckiego H. Ziółkowska wykazała, że najważniejszymi towarami wywozonymi z nadbałtyckich miast Pomorza zachodniego od XII w. były zboże i drewno oraz inne produkty gospodarki rolno-leśnej. „W XIV w., w drugiej jego połowie i następnym pięćdziesięcioleciu, wobec kryzysu społeczno-gospodarczego w Europie Zachodniej, drewno, smoła, potaż, beczki były najważniejszymi prawdopodobnie artykułami eksportowanymi Słupska”¹⁷. 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 celnych¹⁸.

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 ograniczał możliwości wymiany handlowej miasta. Bite drogi lądowe powstały dopiero w XIX wieku.

¹⁶ Z. Szopowski, op. cit., s. 73.

¹⁷ J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, *Dzieje Ustki*, Słupsk 1985, s. 23.

¹⁸ Z. Święchowski, J. Mertka, *Z dziejów Słupska i Ustki*, Słupsk 1958, s. 59–60.

¹⁹ *Historia Pomorza*, t. II, cz. I, s. 798.

²⁰ Z. Szopowski, op. cit., s. 74.

²¹ J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, op. cit., s. 27.

²² B. Mitzlaff, *Ein Streit um den Lachsfang des 16. Jahrhunderts*, „Ostpom. Heimat“ 1931, nr 37.

²³ J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, op. cit., s. 30.

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. 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 Zachodniej. System folwarczno-pańszczyźniany oraz wzrost wymiany stworzył korzystną koniunkturę do rozwoju tutejszych miast (czytaj: portów)¹⁹.

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 Słupska²⁰. Jest to niezwykle mało, bo średnio w omawianym okresie 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”²¹. Źródła są zgodne w ocenie, że w drugiej połowie XVI wieku nastąpiło znaczne osłabienie pozycji Słupska, szczególnie jako ośrodka portowego i 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 powiększały, statki mające zanurzenie 2 m nie mogły już pokonać wejścia do portu ze względu na zapiaszczenie drogi wodnej²².

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.²³ Po tych przedsięwzięciach inspektorzy oceniali stan portu jako dobry jeszcze w 1627 r.

Statuty portu z 1615 r. i 1678 r. wskazują na tzw. „panów portowych” – delegatów wybieranych z grona rajców na pełnienie kierowniczych funkcji 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 nieprzestrzeganie 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 konieczne 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.

Droga łądowa (gruntowa) z Ustki do Słupska

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 lużyckiej. 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 ze Słupska do Ustki, już jako droga powstała znacznie później, wydeptana bowiem została przez pierwszych przybyłych tu Słowian w VI w. Droga ta wiodła wzdłuż Słupi do Charnowa, później przez miejsce nieistniejącej jeszcze wtedy wsi Wodnica do Ustki a ściślej do warowni w Ustce, mieszczącej się na skarpie nad morzem na wschodnim brzegu rzeki w jej ujściu. Bród przez Słupię przechodził w miejscu, gdzie dzisiaj jest most kolejowy, no może trochę od mostu w stronę morza (stare plany osady i portu oraz załączone mapki pokazują most kolejowy gdzie był ów bród).

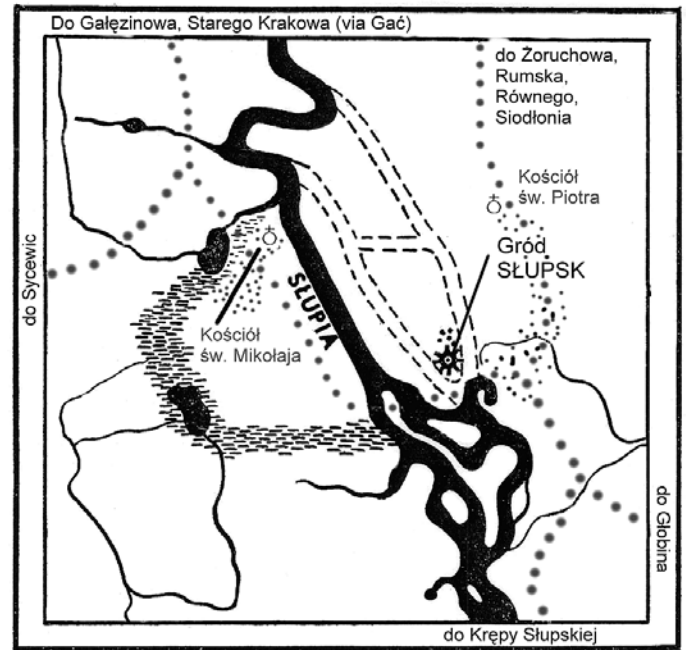
Przez istnienie zalewu od południowo-wschodniej strony Ustki droga po wschodnim brzegu rzeki Słupi prowadziła ze Słupska tylko do Przewłoki. Nie trafiłem na wyjaśnienie, kiedy warunki geograficzne zmieniły się na tyle, by umożliwić powstanie drogi Grabno-Ustka, zamykającej odcinek Słupsk-Ustka, tak jak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



Droga ze Strzelinka do Zamełowa... Gałęzinowa, 2005



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



PLAN DRÓG
w średniowiecznym Słupsku
Rys. W. Goliński;
na podstawie Z. Gręzlikowski,
S. Szpilewski
"Z Dziejów Miasta Słupska"



Droga z Wodnicy do Charnowa, 2006



Droga w Charnowie (wjazd do Charnowa), 2005



Droga przy młynie w Machowinie, 2007



Droga na wysokości Mączniaka, 2007

Ze Słupska droga prowadziła przez Swochowo–Machowino (właściwie Mączniak), dalej mijała Mączniak i prowadziła przez las do Grabna, stąd (przy obecnie tam znajdujących się działkach ogrodowych) prowadziła do brzegu lasu i skręcała do Przewłoki, w części przedostatni odcinek tej starej drogi obecnie zabrano na pole.

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 kryzys²⁴.

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 kierunkach²⁵.

²⁴ R. Schuppius, *Stolp von 1600–1650*. Stolp 1930, s. 74.

²⁵ J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, op. cit., s. 32.

²⁶ Tabeller over skibsfart og varetransport gennen Oresund 1497–1660, ved Nina Ellinger Bang. Forstedel. Tabeller over skibsfarten. Kobenhavn–Leipzig 1960.

²⁷ J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, op. cit., s. 33.

²⁸ W. Bartholdy, „O Stolpa, du bist ehrenreich...” Stolp 1910, s. 45; R. Bonin, *Geschichte...*, s. 54–55.

²⁹ R. Schuppius, op. cit., s. 59–60.

³⁰ J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, op. cit., s. 39.

³¹ Oesterle; *Chronik der Gemeinde Stolpmünde*, (rękopis) s. 40.

³² R. Schuppius, op. cit., s. 89–95.

³³ J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka op. cit., s. 41.

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 przywozonymi do Ustki były: sól, wino, piwo, śledzie i artykuły kolonialne, wywożono towary: drewno, zboże, piwo, sól, łososie²⁶.

Na podstawie taryfy opłat portu uesteckiego z lat 1593 i 1621 oraz na podstawie akt 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, lój, tran, smołę, węgiel kamienny, konie, owce, świnię²⁷.

Rodowód sporów między radą Słupska (czytaj – kupiectwo Słupska) a szypcami i armatorami sięgał aż do początków XVI w. i dotyczył z początku tylko soli, później przyczyn awantur było 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, zaostrezenia 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 jedynie przypuszczeniem²⁸.

Przyczyną, że w Ustce w XVI w., tak jak w innych podobnych portach, nie było bractwa tragarzy jest zapewne wielkość portu, jak też utrzymanie przysięgi poddańczej tak długo jak to się tylko dało²⁹.

Na przełomie XVI i XVII w. została zarejestrowana duża liczba cieśli okrętowych, jeden cieśla pracował w Darłowie³⁰. 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 w 1628 roku zatopiono duże ilości kamieni w wejściach do portu. Spowodowało to w Ustce zapiaszczenie portu, który następnie został zdewastowany przez wojska generała Bannera w 1638 r. Sztorm w 1643 roku dokonał reszty zniszczeń w budowlach portowych³¹. 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 znajdującymi się w posiadaniu Szwecji. Praca w warsztatach stocznioowych jest prowadzona w ślimaczym tempie, a momentami jest zatrzymywana³².

Ludność Ustki i okolicznych wsi nie znajdując pracy ucieka do Polski, w szczególności do Gdańska. Pożar 16 III 1644 roku zniszczył 21 domów mieszkalnych, nie spalony pozostał kościół i 15 domów. Ten kataklizm stał się przyczyną odejścia niemal całej ludności osady³³.

PORT W USTCE ZA ELEKTORÓW BRANDENBURSKICH I KRÓLÓW PRUSKICH

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

Gospodarka w regionie pozbywała się bardzo wolno zniszczeń wojennych. Port w Ustce miał trochę lepsze czasy w okresie lat 1655–1660. 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: słoninę, wosk, len oraz miód, a przywożono konopie z Rusi i śledzie³⁴.

Słupsk w okresie trwania wojny trzydziestoletniej wypracował sobie lądowe powiązania do handlu z Gdańskiem, zatem po zakończeniu wojny nie był zainteresowany drogą konserwacją urządzeń portowych Ustki. Zły stan urządzeń portowych został pogłębiony zniszczeniami w czasie sztormów w latach 1666 i 1668. Brak portu powoduje rezygnację z urządzeń portowych aż do lat dwudziestych 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 Ustce³⁵.

Komisje z najwyższego szczebla wizytowały port w Ustce, bo wszystkie porty zachodniopomorskie miały uczestniczyć w handlu morskim Brandenburgii. Port w Ustce był w katastrofalnym stanie, nie nadawał się do uruchomienia 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 portów miały zawiązać duże statki pełnomorskie. Niestety kosztami odbudowy miały 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 wschod-

nim (molo przeladunkowe) uległy zniszczeniu, farwater był zapiaszczony do tego stopnia, że Słupia zmieniła koryto³⁶.

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 występował. Wnioskuje się zaniechania budowy jednostek w latach kryzysu pracy portu³⁷.

Naciski ze strony państwa spowodowały w końcu naprawę urządzeń portowych, którą przeprowadzono w latach dwudziestych XVIII wieku. Port w Ustce rozpoczynając pracę w latach 1723–1735 zarabiał ok. pięciokrotnie więcej od okresu sprzed remontu, gdzie jednak szczątkowo 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 nastąpił po wojnie siedmioletniej (1756–1763), wpłynęła 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 przyniosły spadek handlu. Po ogłoszeniu blokady kontynentalnej w 1806 roku nastąpił 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 zniszczeniu po sztormie. W roku 1757 podczas wiośnnych sztormów rozpadły się mola zbudowane z kaszyc wypełnianych kamieniami, a także i obudowa brzołgów portu. Od tego czasu port i wejście portowe ulegało okresowo takiemu zapiaszczeniu, że nawet małe łodzie, na które rozładowywano statki na redzie Ustki, nie mogły wejść do portu³⁸.

Po wojnie siedmioletniej (1756–1763) nastąpiła gruntowna naprawa urządzeń portowych, przeprowadzona dzięki znacznej pomocy państwa. Zostały po wschodniej stronie Słupi wykonane ostrogi jako konstrukcja palisady wypełnionej kamieniami, wzmocnionej 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 umocnienia na odcinku 80 m przez wbicie pali w grunt, co stworzyło palisadę. W sumie brzeg został wyremontowany na długości do 400 m. Pięćdziesięciometrowej długości falochronów nie zdołano naprawić do końca XVIII w.³⁹ Słupsk mając już port musiał mieć własną flotę, która powstawała

³⁴ Z. Szopowski, op. cit., s. 73.

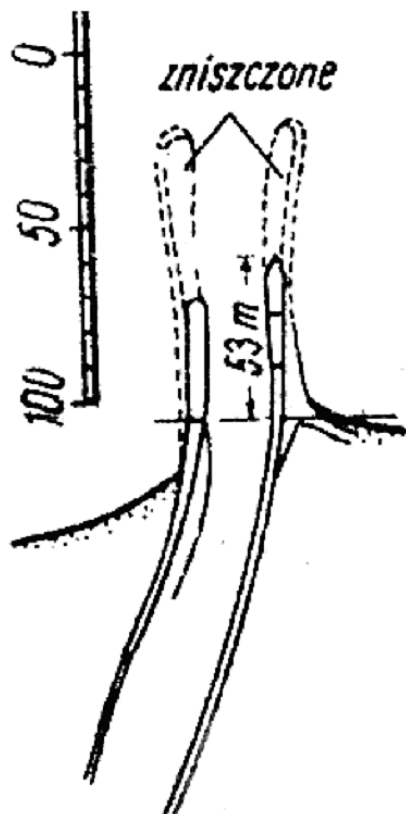
³⁵ J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka, op. cit., s. 43.

³⁶ Tamże, s. 47.

³⁷ Tamże, s. 49.

³⁸ Z. Szopowski, op. cit., s. 75–76.

³⁹ Z. Szultka; *Port w Ustce do końca XVIII wieku*, [w:] Rocznik Koszaliński, 1977, s. 89–91.



Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1810 roku, na podstawie sondażu przeprowadzonego 12 lipca 1859 r.⁴²

niespiesznie w usteckiej stoczni. Obok urządzeń podstawowych takich jak mola, powstały w XVIII również inne urządzenia mające znaczenie pomocnicze. W 1731 r. został zbudowany państwowy magazyn solny, stanowiący zaczątek faktorii solnej, wybudowano również magazyn i „stodoły portowe”.

W latach 1727, 1730 i 1778 wybuchały pożary w Ustce. Ten ostatni pożar strawił 19 domów mieszkalnych, spichlerz Riemena i szkołę. Często miały miejsce sztormy i wylewy Słupi⁴⁰.

Jak wynika z powyższego port w Ustce w drugiej połowie XVII w. i w XVIII w. 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 konfliktów⁴¹.

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.

Niezmiernie uciążliwe było kwaterowanie w Ustce w 1812 roku wojsk idących do Prus Wschodnich. W Ustce również zabezpieczono się przed wysadzeniem desantu angielskiego. W wejściu do portu zostały pobudowane szańce i do samego wejścia wprowadzono zaporę. Regularnie na placówce w Ustce był oddział pru-

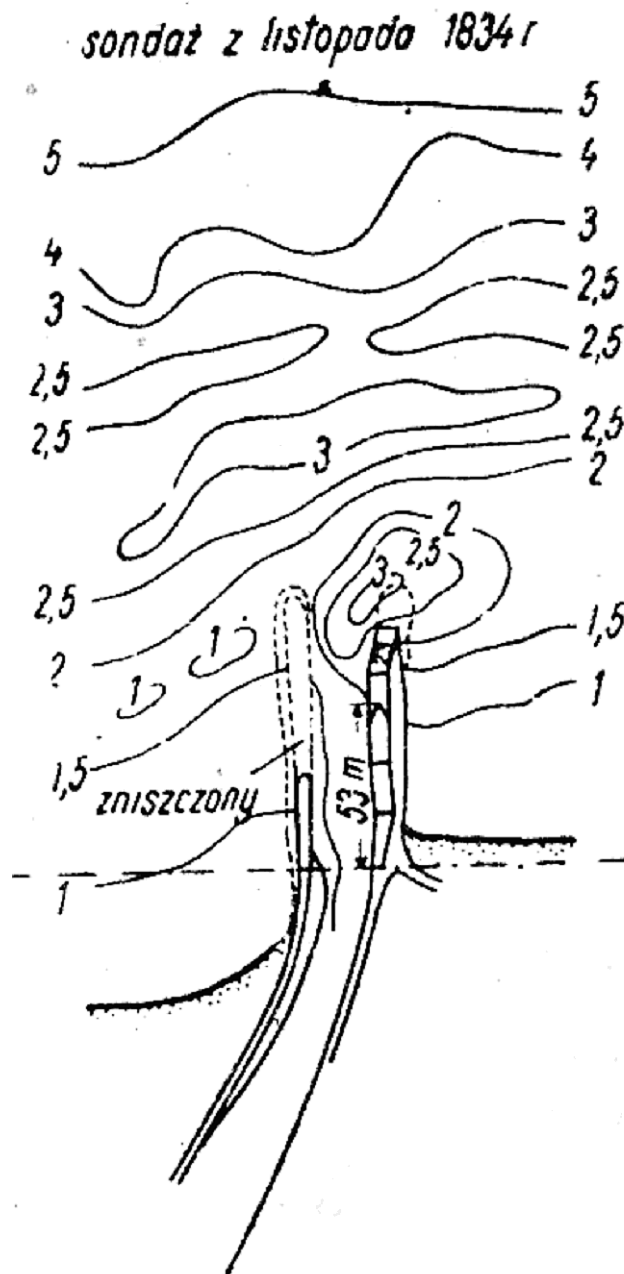
⁴⁰ J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka op. cit., s. 59.

⁴¹ A. Hartung, *Der Stolpmünder Eid* (1688). *Ostpommersche Heimat*, Beilage der „Zeitung für Ostpommern” 1938, nr 14.

⁴² Z. Szopowski, op. cit., s. 73.

⁴³ Anderson, *Baugeschichte des Hafens von Stolpmünde*, „Zeitschrift für Bauwesen” 1897, s. 96.

⁴⁴ Z. Szopowski, op. cit., s. 73.



Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1820 roku, na podstawie sondażu przeprowadzonego w listopadzie 1834 r.⁴⁴

skich grenadierów i oddział nadbrzeżnej artylerii holenderskiej. Rok 1813 był bodaj najgorszy, 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 odbudowane za pomocą nowych kaszyc molo uzyskało długość 53 m. Prawy wschodni brzeg Słupi był wzmocniony i licząc od nasady mola na odcinku 140 m został wyposażony w pomost przeładunkowy o szerokości 10 m⁴³.

Coraz mniej terenów przyległych do portu (patrz: wcześniejsze rozdziały opisujące przechwycenie ziemi w Uście, Umowa z 1337 r.) jest własnością rady miejskiej w Słupsku. Jest to wyraźnie widoczne od 1802 r., tereny „słupskie” przeznaczane 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 30 m. Prace były prowadzone cią-

gle, co dało gwarancję uzyskania 2 m głębokości na wejściu do portu i w samym porcie. Powtarzał się natomiast problem znalezienia funduszy na naprawę zachodniej części portu. Państwowa fundacja była 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.

ABSTRACT

THE PORT OF USTKA BETWEEN THE 12TH AND THE 19TH CENTURIES

Although the very term of “port hinterland” was coined as late as in the 19th century, it has predominantly denoted the functioning of a port in the region where it is situated. It was already Seraphim who distinguished four types of port hinterland, namely 1) the closest hinterland within a perimeter of a kilometre from the port, 2) the geographical hinterland, 3) the economic hinterland defined as an area independent of political borders and determined by the three factors – a) contacts and directions of transport, b) competition from other ports, c) the expected market of the given economic area. The fourth type of port hinterland was interpreted as a real or empirical area making a genuine use of the port. The definition presented above seems to be more comprehensive than those formulated later.

The hinterland of the ports of Kołobrzeg, Darłowo and Ustka is practically interpreted as the catchment area of the South Baltic rivers: the Parsęta (3145 sq kilometres), the Wieprza (2173 sq kilometres) and the Słupia (1652 sq kilometres).

The contract written in Słupsk in 1337 defined the local seaport as the engineering structure built on both banks of the Słupia River (a fortified settlement determined as a “quondam castrum”) as opposed to the port in the modern sense of the term or the structure at the mouth of the river. In the same year, the city council of Słupsk, acting as a host, started construction of the two piers forming an entrance to the port – at that time the haven was in Słupsk.

Consecutive failures and successes in the rebuilding of the port resulted from the frequently changeable financial situation. Finally, in 1688 Elector Frederick III undertook to repair the port. After the 20 Years’ War (1700-1721) the repair work resulted in the revival of trade between West Europe and the ports of Western Pomerania (including the harbour in Ustka).

In the period of the Napoleonic wars, the port faced such vicissitudes as frequent tributes, burdensome billeting, port blockades and control of the river mouth by the troops. After the wars, the Prussian reform of municipal administration was extended to apply to the army as well. In the years 1809-1810, the port’s breakwaters were rebuilt with cribwork.

IWONA PIETKIEWICZ
ANTONI F. KOMOROWSKI
ADAM SZULCZEWSKI

BEZPIECZEŃSTWO MORSKIE: BAŁTYCKI SYSTEM RATOWNICTWA MORSKIEGO ROSJI W XIX WIEKU (część pierwsza)

Wstęp

Wraz z rosnącym natężeniem ruchu statków do portów rosyjskich i tym samym wzrostem liczby wypadków na morzu, rocznie ginęło w wypadkach rozbicia i wyrzucenia na brzeg jednostek w warunkach sztormowych ponad 7000 ludzi, rząd zobowiązał ministerstwo do zorganizowania na wybrzeżu Rosji, a w pierwszej linii na wybrzeżu Bałtyku, pomocy dla rozbitków morskich. Stało się to podstawą do rozpoczęcia prac nad utworzeniem systemu ratownictwa morskiego.

Start systemu ratownictwa morskiego i powoływanie do życia struktur okręgowych były trudne, ale entuzjazm i ofiarność społeczeństwa rosyjskiego przyniosły zaskakujące rezultaty w postaci uratowania w pierwszych 5 latach działalności Towarzystwa 1086 osób. Był to efekt niezłej organizacji i energicznej propagandy Zarządu Towarzystwa, które przyjęło ostatecznie nazwę **Rosyjskie Towarzystwo do Ratowania Rozbitków Morskich**. Trzon towarzystwa

stanowili początkowo kupcy, przedstawiciele floty i innych wyższych kręgów społeczeństwa. Pierwszy statut towarzystwa opracowano już w 1871 roku i został on zatwierdzony przez najwyższą władzę – czyli cara w dniu 03 lipca 1871 r.

Honorowy patronat objęła carowa w dniu 20 października 1871 r. Kierowanie działalnością stowarzyszenia powierzono Radzie Głównej z siedzibą w Petersburgu¹.

1. Teren badań i metody badawcze

Prowadząc badania dotyczące kierunków rozwoju systemów i bałtyckich stacji ratownictwa brzegowego zespół badawczy odbył kwerendę w dwóch niemieckich archiwach państwowych:

- 1) Bundesarchiv Berlin,
- 2) Geheimes Staatsarchiv PK Berlin.

Przy prowadzeniu badań posłużono się głównie metodami analizy i syntezy, metodą historyczną i geograficzną.

¹ GStA PK Berlin. I HA. 492. Rep. 77. Tit. Nr 45. Bd 1–3. (*Die Russische Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger von den Küsten und aus See*. 1887 Bremen. Viertes Heft).