

# **Port w Ustce (od 1310 do 1945)**

Pradzieje

Historia

Socjologia

Inżynieria wodna

Władysław Goliński

Ustka 2024-2026

## Spis treści

|   |    |
|---|----|
| <u>Wstęp</u> .....  | 3  |
| <u>Pojęcia zaplecza portowego</u> .....   | 4  |
| <u>Powierzchnia obszaru zaplecza portów- obszary zlewni rzek południowego brzegu Bałtyku</u>          | 5  |
| <u>Port w miejscu ujścia Słupi- epoka Wikingów</u> .....  | 5  |
| <u>Słowińska przystań w Przewłocze</u> .....  | 6  |
| <u>Powstanie portu w ujściu Słupi w dzisiejszym rozumieniu znaczeniowym słowa „port”</u> .....        | 8  |
| <u>Obudowa rzeki Słupi do morza, osada Stolpmünde i przystań w Słupsku</u> .....                      | 9  |
| <u>Budowa ścieżek na obu brzegach Słupi od Ustki do Słupska</u> .....                                 | 10 |
| <u>Handel i transport z wykorzystaniem portu</u> .....  | 12 |
| <u>Rozbudowa falochronów- przedłużenie mól o 40 m</u> .....   | 12 |
| <u>Droga lądowa (gruntowa) z Ustki do Słupska jako obsługa portu</u> .....                            | 16 |
| <u>Wojna trzydziestoletnia przyczyną zamierającej pracy portu</u> .....                               | 17 |
| <u>Port w Ustce za elektorów brandenburskich i królów pruskich</u> .....                              | 19 |
| <u>Nieudane i udane próby odbudowy portu</u> .....  | 20 |
| <u>Port od okresu napoleońskiego do jego rozwoju w państwie Prusko- Niemieckim do 1820 roku</u> ..... | 22 |
| <u>Port w Ustce od 1821 r. do drugiej połowy XIX w.</u> .....   | 25 |
| <u>Port w Ustce od drugiej połowy XIX W. do 1915 R.</u> .....   | 31 |
| <u>Mapa morska (fragment) z 1905 roku</u> .....   | 51 |
| <u>Zaplecze portowe portu w Ustce i sąsiednich portów</u> .....                                       | 54 |
| <u>Zaplecze portu w Ustce- budowa lokalnych dróg i wąskotorówki</u> .....                             | 56 |
| <u>Port w Ustce w latach 1915-1945</u> .....  | 56 |
| <u>Widok portu w Ustce na starych widokówkach</u> .....   | 61 |
| <u>Literatura</u> .....   | 62 |

## Wstęp

To nasze kolejne opracowanie z prehistorii i historii Ustki. Czasowo będzie obejmowało okres od ok. IX w. do czasów współczesnych. W IX w. Słupia uchodziła deltą do Bałtyku, a w pewnym okresie gdy była już możliwość ze względu na powolne wyłanianie się z morza lądu i powstanie mierzei to, powstała w ujściu lewej, zachodniej odnogi Słupi warownia otoczona wałem ziemnym, warownia chroniąca przed Wikingami. Niewiele było miejsca na tej wydmie na domy osady, które jednak pobudowali Kaszubi jako drewniane półziemianki i ziemianki, z każdym dziesięcioleciem przyrastało miejsca na budowę bo wiatr zasypywał piaskiem zalew za mierzeją ponadto następowało rozprężanie się uciśnionego lodowcem lądu, po zejściu lodowca 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- stacjonowały tu jednostki bojowe i tak tutaj jak i nieco dalej w stronę stałego lądu, na południowo- wschodnim brzegu istniejącego wówczas tu zalewu stacjonowały jednostki towarowe i rybackie, cumowały w przystani w Przewłoce.

Port, co jest oczywiste, nie działa w próżni politycznej, wszystkie zmiany administracyjne dotyczą tak samo w danym rejonie również portu. Opisywane zdarzenia polityczne są jednak szerzej opisane 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 się tym zagadnieniem. Będą natomiast dodatkowo omówione wszystkie mniejsze i większe remonty i przebudowy portu- zmiany w pracy i zmiany w wyglądzie portu. Pokazane jest również uwidocznione na wielu planach.

Dużą część opracowania obejmuje opis portu zawarty w składance *Stolpmünder Chronik* Dominicka Waltera (w tłumaczeniu z języka niemieckiego na język polski). Materiał do artykułów składanki został zaczerpnięty ze starych zapisów oraz lokalnych raportów i esejów drukowanych w takich czasopismach jak: *"Stolper Wochenblatt"*, *"Zeitung für Hinterpommern"* i *"Zeitung für Ostpommern"*. Opracowanie Dominika Waltera mogło być tylko krótką kompilacją sprawozdań i esejów, których większa część, obszernego zresztą materiału, wykraczałaby poza ramy opracowania Dominika Waltera.

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.

---

<sup>1</sup> Piotrowski Klemens, *Z historii portów Kołobrzegu, Darłowa i Ustki*, Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej, nr 30, 1962, s. 61

## 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. Dorzecza 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 Stolpesmunde 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").

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 zaostrome 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 się 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 skutnicy; 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 przekroju teowym) o małym zanurzeniu, świadczącym o przystosowaniu do żeglugi i łatwego pokonania pływnych zalewów piaszczystych i rzek. Odznaczały się one doskonałymi

właściwościami morskimi, łatwością wiosłowania i świetną żeglownością<sup>2</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>3</sup>.(...)

Nie można mówić aby w przyrodowej osadzie panowały takie prawa jak wówczas w już skryształowanej 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 przystań w Przewłoce

Dokument z 1283 r. potwierdza związki Przewłoki z polską hierarchią kościelną. Jak zanotował S. Kujot (Dzieje Prus Królewskich): „*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- 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 przede wszystkim ludźmi<sup>4</sup>. Dużym targiem niewolników było duńskie Hedeby- stanowiące większość lokalnych kontaktów handlowych. Wikingowie zdobywali niewolników<sup>5</sup> przez podbój lub przez handel. Tak więc z

---

<sup>2</sup> M. Prosnak. Próba analizy wartości łodzi słowiańskich jako statków pełnomorskich, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej, roczn. IX, 1961r., nr 1. s. 14-35.

<sup>3</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. Krystyna Pieradzka, Walki Słowian na Bałtyku w X—XII wieku, Warszawa 1953, s. 19, 45, 58, 78, 87, 93; 101, 110—111, 119.

<sup>4</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. s. 222, 223....

<sup>5</sup> Biskup M., Labuda G.; Dzieje zakonu krzyżackiego w Prusach, Gospodarka- Społeczeństwo- Państwo- Ideologia, 1986. s. 55

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 miałyby 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 kaszubską 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 ujściu Słupi w dzisiejszym rozumieniu znaczeniowym słowa „port”

Przyjmuje się, że założenie miasta Słupska na prawie lubeckim przez księcia Świętopełka miało miejsce w drugiej połowie sierpnia 1265r.<sup>6</sup>

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 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 grodu 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 morski punkt obronny.

Zachowała się kaszubska stara nazwa Ustki- Ujść.<sup>7</sup>

Nastąpiło intensywne zagospodarzenie 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, patrz:

<https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art14a.pdf>

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

*„(...)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 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, umożliwiając wólczkom 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)(...).*

<sup>6</sup> Barbara Popielas- Szultka; *Początki i lokacje miast na Pomorzu Sławieńsko- Słupskim do połowy XIV wieku*, Słupsk 1990, s. 53

<sup>7</sup> Hasło Ujść; [w:] *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego*, Tom XII: Szlurpkiszki- Warłynka, Warszawa 1892, s. 768 i 769.

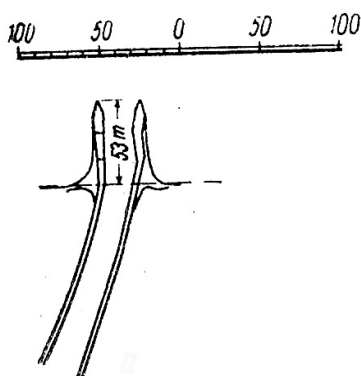
<sup>8</sup> Z. Święchowski, J. Mertka, *Z Dziejów Słupska i Ustki*, Słupsk 1958

„(...)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.

## Obudowa rzeki Słupi do morza, osada Stolpmünde i przystań w Słupsku

Ryc. 1. Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1337 roku.



Źródło: na podstawie sondażu przeprowadzonego 15 kwietnia 1841r. Szkic znajduje się w książce Zbigniewa Szopowskiego.<sup>9</sup>

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>10</sup>

<sup>9</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 73.

<sup>10</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 72.

Wiadomo jednak, że jednostki wchodzące do flotyli słupskiej to (nośność tych jednostek jest określana na 15 – 30 łasztów<sup>11</sup>):

- szkuta<sup>12</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>13</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>14</sup>

Pomimo, zdawałoby się, drugorzędnej roli Ustki w prowadzonym handlu przyrasta w szybkim tempie ludności w Ustce. W 1356 roku zostaje konsekrowany w Ustce kościół, który posiada niespełna 200 miejsc siedzących, jest 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 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 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.

---

<sup>11</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>12</sup> szkuta: polski bezpokładowy statek rzeczony do spławiania towarów (w XVI w. – o 1 maszcie i 10-12 wiosłach).

Etymologicznie - st.skand. *skuta* 'szybki żaglowiec'.

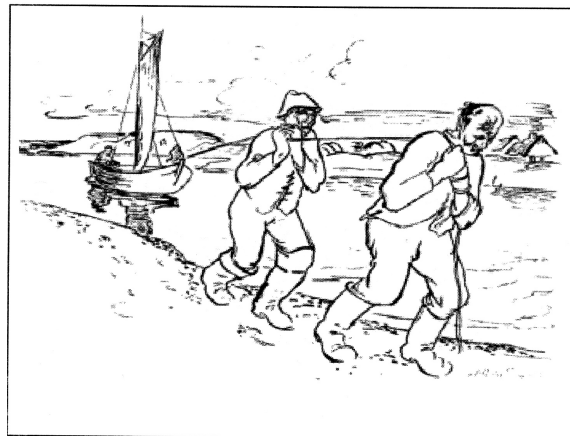
<sup>13</sup> krajer: 1. jednomasztowy żaglowiec handlowy używany na Bałtyku w XV-XVI w. 2. trójmasztowy towarowy żaglowiec lugier używany na Bałtyku w XIX w.

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

<sup>14</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 72.

*Port w Ustce (od 1310 do 1945)*

Ryc. 2. Holowanie łodzi w okolicy jeziora Gardno



*Holowanie łodzi, Rowy 1932*

Źródło: Max Pechstein- Holowanie łodzi, Rowy 1932<sup>15</sup>

Ryc. 3. Słupia na wysokości Bydlina- 2006



Źródło: fot. Maria Golińska.

Ryc. 4. Słupia na wysokości Charnowa- 2006.



Źródło: fot. Maria Golińska.

Ryc. 5. Słupia na wysokości Bydlina- 2006.



Źródło: fot. Maria Golińska.

Myślę, 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 byłaby ścieżka wzdłuż brzegu Słupi.

<sup>15</sup> A. Czarnik; Rowy w twórczości Maxa Pechsteina, [w:] VII Konferencja Kaszubska

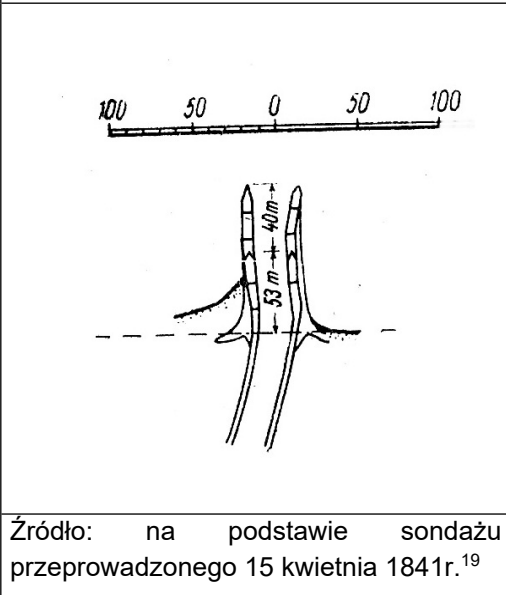
## Handel i transport z wykorzystaniem portu

Jakkolwiek dyplom z dnia 2 lutego 1337 roku mówi o porcie, to takie jego określenie nie jest dla nas obecnie zupełnie jasno określone jako port. Ujście Słupi nie pozwalało na pełną żeglugę i obsługę statków. Dopiero miasto Słupsk po budowie urządzeń portu mogło wstąpić do Hanzy, mogło uczestniczyć w związku niemieckich miast ochraniających wewnętrzny handel. Nawiązanie układów słupskich kupców rozciąga się w kierunku zachodnim do Anglii, Holandii i Flandrii. W tym pierwszym okresie wymiana towarów w handlu morskim była plasowana jeszcze daleko poza zasięgiem portów w Kołobrzegu i Darłowa.<sup>16</sup>

Zatem z połowy XIV wieku pochodzą pierwsze mola portu w Ustce, na które natrafiono pod wodą w czasie późniejszych prac związanych z rozbudową portu. Mola te wykonane były z kaszyc drewnianych<sup>17</sup> wypełnionych kamieniami, długości około 55 m (Ryc. 1.) Oprócz tego w nasadzie obu moli był umocniony brzeg kaszycami podobnej konstrukcji, lewy- zachodni na długości 280 m, oraz prawy- wschodni na 320 m.<sup>18</sup>

## Rozbudowa falochronów- przedłużenie mól o 40 m

Ryc. 6. Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1418 roku.



Źródło: na podstawie sondażu przeprowadzonego 15 kwietnia 1841r.<sup>19</sup>

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.

Rozkwit miasta Słupska nastąpił w latach 1356-1476 w okresie współpracy z Hanzą. W tym też okresie nastąpiła przypuszczalnie rozbudowa portu polegająca na przedłużeniu obu mól o około 40 m i zastąpienie górnego odcinka 170 m wschodniej kaszycowej obudowy brzegu silną palisadą (Ryc. 6.).

<sup>16</sup> Verfaßt im Jahre 1936 von Walter Dominick, Stolpmünder Chronik, maszynopis wersji niemiecko-polskiej, Lübeck, s. 6; <https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art44.pdf>

<sup>17</sup> Kaszyca drewniana to– duża skrzynia, niegdyś drewniana, obecnie żelbetowa, wypełniona gruzem, kamieniami itp., stosowana jako element fundamentów budowli hydrotechnicznych lub jako element umocnień dennych lub brzegowych. Do połowy lat pięćdziesiątych XX wieku najczęściej stosowana przy budowie zapór oraz przepustów wodnych o dużej powierzchni. Wg Wikipedii.

<sup>18</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 72.

<sup>19</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 73.

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. Byli to niewolnicy,<sup>20</sup> potem 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>21</sup> Tradycyjnie region handlował z miastami niemieckimi, duńskimi i szwedzkimi (z tymi ostatnimi zwłaszcza przed 1308 rokiem). Nie ma potwierdzenia w dokumentach przynależności do Hanzы: Słupska, Darłowa i Ustki. Chodzi o zwolnienie z cła, jakie posiadały w cieśninach duńskich statki z Hanzы- Słupsk Darłowo i Ustka nie miały prawa do zwolnień cłowych.<sup>22</sup>

Słupsk ma 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 Zachodniej. System folwarczno- pańszczyźniany oraz wzrost wymiany stworzył korzystną koniunkturę do rozwoju tutejszych miast (czytaj: portów).<sup>23</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>24</sup> Jest to niezwykle mało bo średnio w omawianym okresie czasu wynosi to 1 statek w roku.

Przegrany poważny spór przyczynił się do zubożenia miasta. Miasto musiało więc opuścić szereg Hanzы ok. 1551 r. Miasto nie mając środków na utrzymanie i remonty urządzeń portowych, nie prowadzi też prac konserwacyjnych brzegu i mól co doprowadza ostatecznie do upadku portu. Zapiaszczenie drogi portowej wymusza konieczność prowadzenia załadunku pośrednio do łodzi na redzie co nie zawsze jest możliwe ze względu na pogodę.<sup>25</sup>

„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>26</sup> Źródła są zgodne w ocenie, że w drugiej połowie XVI wieku nastąpiło znaczne

---

<sup>20</sup> Władysław Goliński; Starodawna Przewłoka (osada przyportowa), maszynopis, Ustka 2022, s. 6, 7. <https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art46c.pdf><https://biblioteka.ustka.pl/images/stories/literatura/golinski/art46c.pdf>

<sup>21</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; Dzieje Ustki, 1985, s. 23

<sup>22</sup> Zygmunt Święchowski - Józef Mertka; Z dziejów Słupska i Ustki, Poznań 1958 Słupsk, s. 59, 60.

<sup>23</sup> Historia Pomorza t. II, cz. I, s. 798.

<sup>24</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 74.

<sup>25</sup> Verfaßt im Jahre 1936 von Walter Dominick, Stolpmünder Chronik, maszynopis wersji niemiecko- polskiej, Lübeck, s. 7.

<sup>26</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; Dzieje Ustki, 1985, s. 27.

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>27</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>28</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 księżęcą 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.

[...] W 1627 roku burmistrz i rada miejska Słupska wystąpiły do księcia ze Szczecina aby port był utrzymywany w należyтым stanie. Niklaus von Brockhausen domagał się, aby port został wyposażony w należyte ogrodzenie i w szlaban tak, że nie wtargnąłby w granice portu w dzień ani w nocy żaden obcy agresor. Słupszczanie wystąpili o potwierdzenie nowo opracowanego regulaminu bastionu. W tamtym okresie dochody z portu nie wystarczają do utrzymania portu, tym bardziej, że zachodni wiatr sztormowy powoduje ciągle straty. Nawet dodatkowy podatek nie mógł wiele zmienić, musiano zadłużyć się u Samuel'a Lindenbusch'a w wysokości 500 talarów. Znacznie wzrosły wówczas ceny drewna i żelaza, materiałów na konserwację. Opłaty portowe były niewysokie, za jedną tonę soli wynosiły 1 szyling a za paczkę tkaniny, którą szacuje się na 1000 Rtlr. (talarów Rzeszy) opłata wynosi tylko 2- 3 szylingów.

Chociaż nowy regulamin był zgodny ze statusami najbardziej prestiżowych miast hanzeatyckich, to jednak nie był zatwierdzony przez księcia. Przedłożone zamówienie wymienia towary będące przedmiotem obrotu: piwo, sól, śledzie, len, konopie, miód, barwnik, węgiel drzewny w paczkach, wełnę, płótno lniane, masło, słonina, łój, tran, smoła, mydło, owoce, żelazo,

<sup>27</sup> B. Mitzlaff; Ein Streit um den Lachsfang des 16. Jahrhunderts, „Ostpom. Heimat“ 1931, Nr 37.

<sup>28</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; Dzieje Ustki, 1985, s. 30.

### *Port w Ustce (od 1310 do 1945)*

stal, tarcicę i drewno. Pobierano opłatę wywozową w wysokości 15 szylingów za ładunek (= 96 miarek po ½ korca) zboża lub chmielu i były obniżki o pół korca dla biednych towarzystw handlowych. Dla wina, węgla i dla przypraw co nie są częścią lekarstw jak również dla wszystkich innych towarów opłata wynosi 3 fenigi od guldena ceny zakupu. „Sterowa” opłata celna wynosiła 8 szylingów od każdego wychodzącego statku, nie było opłaty od wejścia do portu.

W dn. 19 września 1627 r. po raz drugi książę odrzucił regulamin portowy.

Po upływie 40 lat książę wskazał na wybieranych urzędników z Kołobrzegu na to by pracowali dla Słupska, sam port znacznie ucierpiał od zimowych sztormów, bo zostały uszkodzone murowane części mól i tym samym znikło zabezpieczenie od fal. Ujście rzeki było na tyle wypłycone, że nie mógł wpływać losoś. Miasto Słupsk nie posiadało jednak środków na naprawę portu. Zostały zastawione miejskie wioski i rolnicy odmówili pracy, więc pola zostały zakrzewione nie było więc środków na poprawę sytuacji. Wejście do portu było na głębokość 7-9 stopy.

Po wizytacji w porcie Wielkiego Elektora stan portu jest określany na niezadowolający. Wejście do portu było zarzucone kamieniami a konstrukcja murowana zupełnie rozbita przez fale.

Handel morski, który już uległ na Bałtyku pewnemu ożywieniu, tutaj w Ustce ustał zupełnie, a towary są dostarczane bezpośrednio do Gdańska.

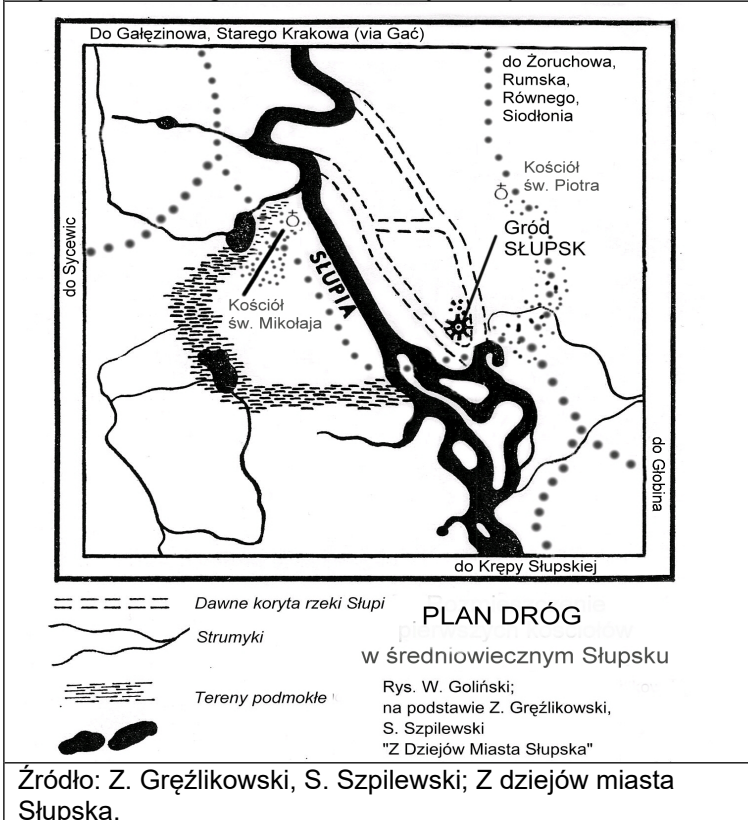
Wówczas Wielki Elektor wprowadza specjalny podatek, aby zdobyć fundusze na odbudowę portu. Na Pomorzu został opodatkowany 1 szylingiem każdy gwóźdź do kopyta. Ponadto zostały wydane polecenia do obciążenia podatkiem rolników dostarczających sadzonki do Słupska. W 1670 roku burmistrz i rada miejska Słupska wystosowała podziękowanie za wprowadzenie podatków. Już jesienią następnego roku prace renowacyjne w porcie posuwają się wartko do przodu, budowa pochłonęła już dużą ilość drewna.[...] <sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> Verfaßt im Jahre 1936 von Walter Dominick, Stolpmünder Chronik, maszynopis wersji niemiecko-polskiej, Lübeck, s. 8.

## Droga lądowa (gruntowa) z Ustki do Słupska jako obsługa portu

Ryc. 7. Plan dróg w średniowiecznym Słupsku.



Od niepamiętnych czasów, pewnie od chwili założenia przez ludność kultury łużyckiej warownej osady w Gaćzinowie 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 ludności kultury łużyckiej. Jeszcze dzisiaj można odtworzyć niektóre odcinki tych dróg- lokalnie droga łączyła Gaćzinowo z Żoruchowem, była jednak konieczność przejścia przez bród, który był w miejscu, gdzie dzisiaj mieści się zamek w Słupsku.

Dalej od Gaćzinowa 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 Słupi 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 miejscu 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.<sup>30</sup>

Ryc. 8. Droga ze Strzelinka do Zamełowa.



Źródło: foto.; Maria Golińska.

Ryc. 9. Droga z Gaćzinowa do Charnowa (po lewej szkoła w Charnowie), 2008.



Źródło: foto.; Maria Golińska.

<sup>30</sup> Źródłem dla w/w mapy nie jest w zasadzie opracow. "Z dziejów..."- mapa występuje w kilku starych niemieckich książkach- trudno powiedzieć kto pierwszy był twórcą tej mapy. Jest na tej mapie jednak bardzo prawdopodobny wygląd Słupi i okolicy umiejscowiony w czasie ok. koniec XIII w., a więc przybycia tu pierwszych kolonistów z Niemiec. Dopiero parę wieków później bo w XIX w. zasypano ostatecznie bagna starorzeczka Słupi- bagna były też tam gdzie stoi dzisiaj ratusz.

*Port w Ustce (od 1310 do 1945)*

Ryc. 10. Droga z Wodnicy do Charnowa, 2006



Źródło: foto.; Maria Golińska.

Ryc. 11. Droga w Charnowie (wjazd do Charnowa), 2005



Źródło: foto.; Maria Golińska.

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 mijala 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.

Ryc. 12. Droga przy młynie w Machowinie, 2007.



Źródło: foto.; Maria Golińska.

Ryc. 13. Droga na wysokości Mączniaka, 2007.



Źródło: foto.; Maria Golińska.

*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>31</sup>

<sup>31</sup> R. Schuppius; Stolp von 1600-1650. Stolp 1930, S. 74.

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>32</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, sól, łososie.<sup>33</sup>

Na podstawie taryfy opłat portu usteckiego 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>34</sup>

Rodowód sporów między radą Słupska (czytaj- kupiectwo Słupska) a szypami 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 wytłumienie 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 stoczniowych 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>35</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>36</sup>

Na przełomie XVII/ XVIII w. zostaje zarejestrowana duża liczba cieśli okrętowych, jeden cieśla pracował w Darłowie.<sup>37</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>38</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

<sup>32</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; Dzieje Ustki, 1985, s. 32.

<sup>33</sup> Tabeller over skibsfart og varetransport gennen Oresund 1497-1660, ved Nina Ellinger Bang. Forstedel. Tabeller over skibsfarten. Kobenhavn- Leipzig 1960.

<sup>34</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; Dzieje Ustki, 1985, s. 33.

<sup>35</sup> W. Bartholdy, „O Stolpa, du bist ehrenreich...” Stolp 1910, S. 45, R. Bonin “Geschichte...S. 54-55.

<sup>36</sup> R. Schuppius; Stolp von 1600-1650. Stolp 1930, S. 59-60.

<sup>37</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; Dzieje Ustki, 1985, s. 39.

<sup>38</sup> Oesterle; *Chronik der Gemeinde Stolpmünde*, (rękopis) S. 40

warsztatach stoczniowych jest prowadzona w ślimaczym tempie a momentami jest zatrzymywana.<sup>39</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>40</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: słoninę, wosk, len oraz miód, a przywożono konopie z Rusi i śledzie.<sup>41</sup>

W latach 1660- 1670 przez Sund przechodzą jeden lub dwa statki ze Słupska. Następnie aż do 1674 przez Sund przechodziły 3 statki i tak trwało aż do wojny Brandenburgii i Szwecji, kiedy to żegluga zamarła. Nie żeglowano do 1700 roku od kiedy to statki zaczynają żeglugę przez Sund, w XVIII w. wzrasta żegluga. Podczas wojny siedmioletniej w rejestrach Sundu nie zanotowano żadnego słupskiego statku, w kilka lat później odnotowano 5 statków, a w 1780 nawet 8. Dla słupskich statków nie zawsze portem wyjściowym jest Ustka. Przez cieśninę Sund przepływają co najwyżej trzy słupskie statki rocznie. Przez Sund ok. 1740 roku przepływa 6 statków ze Słupska- przepływają tam Holenderzy, statki z Bremy, ze wschodu fryzyjskiego, Gdańska, rzadziej byli to Duńczycy, Anglicy, Szwedzi i Norwedzy. W 1781 roku przez Sund przepływało 14 statków pomorskich, w tym pięć słupskich. W 1708 roku dochody z opłat celnych nie wystarczały na opłacenie urzędnika z licencją, z pensją roczną 72 talarów.

Nie podejmowano prac na obiektach portowych. Transport morski niemal całkowicie zamarł. Trwająca wojna trzydziestoletnia ma swój udział sięjąc spustoszenie w handlu morskim. Ponadto wielki ogień trawi Słupsk, pozostawiając niewiele całych zabudowań, w Słupsku szerzy się miejskie a zawiadywanie gminnym majątkiem sprawuje teraz izba królewska. Dla portu w Ustce na renowację nie są przeznaczane żadne fundusze.

Rząd pruski udziela wsparcia każdemu krajowemu przemysłowemu stoczniowemu. W swoich raportach nawet wzywa do podjęcia budowy statków. Słupscy kupcy występują z petycją w 1741r., uzasadniając swoją propozycję budowy statków w Ustce, że tamtejszy port był zaprojektowany na budowę tam statków co ma wpływ na zwiększenie handlu. Jakkolwiek statek

<sup>39</sup> R. Schuppius; Stolp von 1600-1650. Stolp 1930, S. 89-95.

<sup>40</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; Dzieje Ustki, 1985, s. 41.

<sup>41</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań, 1962, s. 73.

o ładowności 160 łasztów zbudowany był w 1737r. Problemem, jednakże był transport statku do morza w świetle występującej płytcizny w usteckim porcie. W porcie występowała coraz większa płytcizna ze względu na zapiaszczenie, z portu nie mógł wypłynąć z powodu na głębokość wody utrzymującej się przez cały rok nawet mały statek, który miał zanurzenie pięć stóp. Prawdopodobnie musiałby zgnić zatrzymany w usteckim porcie. W takich okolicznościach został wstrzymany przemysł stoczniowy i handel prowadzony przez port w Ustce.[...] <sup>42</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 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>43</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 zawiązać 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>44</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>45</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 szczątkowo też wymiana była prowadzona. Ożywiony zostaje też w tym okresie czasu lokalny przemysł okrętowy.

<sup>42</sup> Verfaßt im Jahre 1936 von Walter Dominick, Stolpmünder Chronik, maszynopis wersji niemiecko-polskiej, Lübeck, s. 8.

<sup>43</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; Dzieje Ustki, 1985, str.43.

<sup>44</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; Dzieje Ustki, 1985, str.47

<sup>45</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; Dzieje Ustki, 1985, str.49

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 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>46</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>47</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>48</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.

<sup>46</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 73, 75, 76.

<sup>47</sup> Z. Szultka; Port w Ustce do końca XVIII wieku. [w:] Rocznik Koszaliński, 1977, s.89-91.

<sup>48</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; Dzieje Ustki, 1985, s. 59.

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>49</sup>

[...] W 1806 r. Napoleon wprowadził blokadę kontynentu. Na początku ochrona wybrzeża nie była rygorystycznie przestrzegana przez Prusaków, którzy byli pod przymusem we francuskiej służbie. Blokadę zaczęto przestrzegać rygorystycznie od 1812 r. Sami Francuzi jednak fizycznie biorą udział w niewielkiej liczbie. Przez Ustkę do marca jednak wypadła droga wielu francuskich dywizji w przemarszu do Rosji przez Prusy Wschodnie. W czasie takiego krótkiego pobytu w Ustce wojsko zostało wyekwipowane kosztem miejscowości i spożyło mięsa za sumę 84 talarów i 12 srebrnych groszy.

W wejściu do portu wykonano zaporę z drewna. Na wschodnim i zachodnim molu są wbite w grunt pale z drewna świerkowego. Te dwa pale drewniane są połączone zaporowym silnym łańcuchem broniącym wyjście portowe. Aby umożliwić wejście dla statku łańcuch wrzucany jest czasowo do wody. Ta budowla portowa kosztowała 23 talary 20 groszy sr. i 3 fenigi.

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

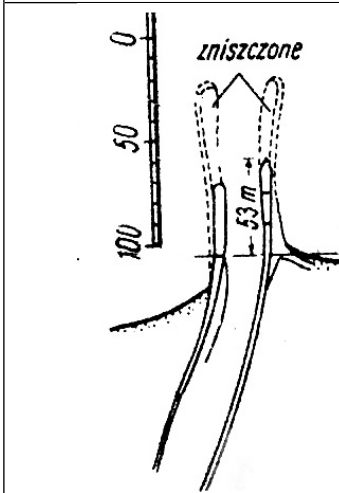
Północna część „Wielkiej Armii” zajęła Pomorze Zachodnie dość szybko bo na przełomie roku 1806/1807. Pierwszą kontrybucję zapłaciła również Ustka w 1807 r. Przemarsze wojsk stanowiły duże obciążenie dla ludności.

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

---

<sup>49</sup> A. Hartung; Der Stolpmünder Eid (1688). Ostpommersche Heimat. Beilage der „Zeitung für Ostpommern” 1938, nr14.

Ryc. 14. Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1810 roku.



Źródło: na podstawie sondażu przeprowadzonego 12 lipca 1859r.<sup>50</sup>

Ciągle i niezmiernie uciążliwe kwatrowanie 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 zaporę. Regularnie na placówce w 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.

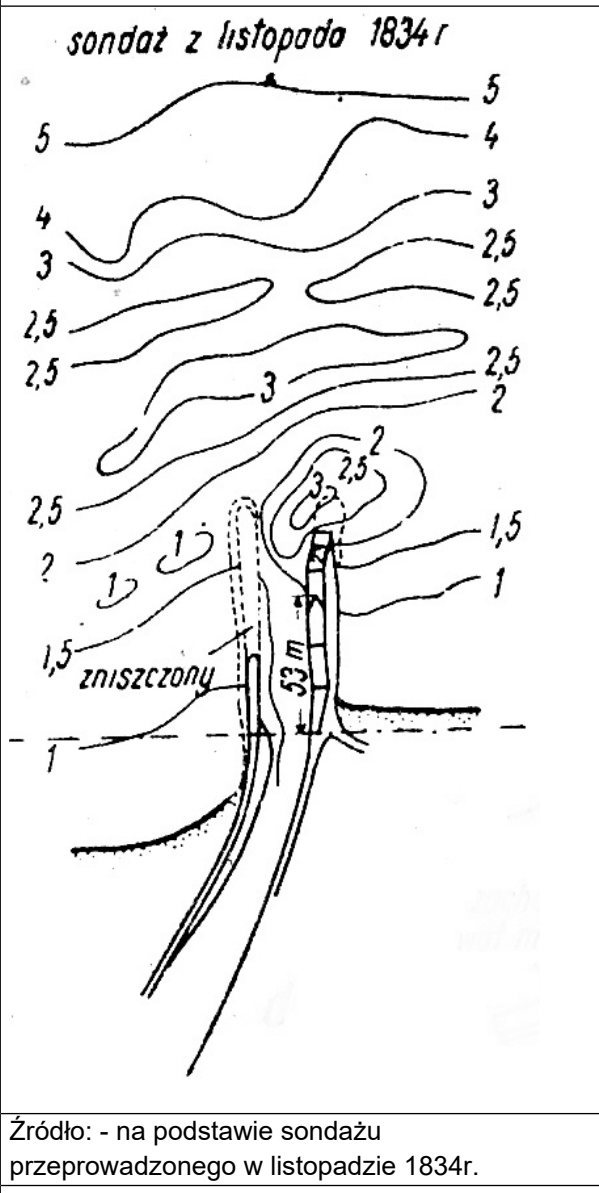
Pruska reforma ustroju miejskiego z 1808 r. objęła też Ustkę, zmienił się zakres uprawnień gminy a mianowicie nadal zarządzał miejscowością wójt podległy magistratowi słupskiemu, jednak wójta wybierała już teraz ludność Ustki, nie był przez nikogo narzucany.

Już w latach 1809-1810 odbudowano za pomocą nowych kaszyc, molo uzyskało 53 m. Prawy wschodni brzeg Słupi był wzmocniony i licząc od nasady mola na odcinku 140 m zostaje wyposażony w pomost przeładunkowy o szerokości 10 m.<sup>51</sup>

<sup>50</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 73.

<sup>51</sup> Anderson, Baugeschichte des Hafens von Stolpmünde. „Zeitschrift für Bauwesen” 1897, S. 96

Ryc. 15. Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1820 roku.



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 molo do długości 76 m i powstała palisada jako obudowanie wschodniego brzegu Słupi<sup>52</sup>, 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 niezalezieniem 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>52</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 73.

## Port w Ustce od 1821 r. do drugiej połowy XIX w.

Do 1820 roku miasto Słupsk może przywrócić stan gotowości do pracy portu i pogłębić wejście do portu tak by uzyskać głębokość 2 m licząc przy średnim stanie wody. Jednak mimo powziętych inwestycji ruch żeglugowy pozostaje mimo wszystko mały a to ze względu braku dobrych powiązań z zapleczem portowym.

W 1830 roku przemysł stoczniowy, który był do tej pory w rozkwicie, przeżywał regres, ponieważ były wysokie cła przywozowe, które dotyczyły przywożonego z Anglii i Szwecji żelaza niezbędnego w produkcji.

Port nie ma należytej głębokości wody dla dużych statków. Tylko małe jednostki uczestniczą w ruchu statków. Port był tymczasowo zamknięty z powodu na zapiaszczenie.

Państwo warunkuje uzyskanie odpowiednio niezbędnych funduszy na utrzymanie i rozbudowę portu, ponieważ Słupsk odmawia uchylenia starej, wówczas obowiązującej taryfy portowej i wprowadzenia nowej taryfy obowiązującej w portach pruskich. Negocjacje na ten temat trwały już od lat, ale nie były one zakończone sukcesem oczekiwanym przez państwo. W rezultacie w porcie nie były przeprowadzane żadne prace i wysyłka towarów zupełnie zamarła.

Aby zapobiec całkowitemu rozpadowi portu miasto ceduje na port jego dochody jak też odszkodowania przyznane przez państwo pruskie na mocy traktatu z 22 grudnia 1831 roku. Umowa ta zapewniła przede wszystkim pracę portu dając jednocześnie możliwość jego rozbudowy.

W 1836 roku pobudowana szosa Słupsk- Ustka łączy port z główną szosą biegnącą przez całe Pomorze. [...] <sup>53</sup>

Także budowa szosy do Darłowa, której budowę rozpoczęto w 1859 roku, sprzyjała rozwojowi transportu.

Pod koniec marca 1860 roku koparka konna miała pogłębić dno na głębokość 8 stóp. Uzyskana głębokość jest na tyle zła, że duński szkuner „Elise” nie mógł wejść do portu nawet bez ładunku i dlatego musiał zostać załadowany stojąc na redzie.

W dn. 30 marca 1860 roku kierownik budowy Sanftleben ze Sławna poinformował, że rozpoczęto układanie bruku z małych kamieni na rozpoczętej budowie odcinka szosy Darłowo-Ustka.

„Z portów rejencji koszalińskiej jako pierwszy własnością państwa stał się port w Ustce- 22 grudnia 1831 r. (Kołobrzeg w 1837 r., Darłowo w 1840 r.)”. <sup>54</sup> Słupsk zrzekł się po, zmianie właściciela portu, z wszelkich dochodów płynących z portu w Ustce, zrzekł się dochodów bezpowrotnie i bezpłatnie.

Opieka państwa nastąpiła w chwili gdy port w Ustce znajdował się w bardzo złym stanie technicznym. Odbudowane niedawno kaszyce wschodniego mola zostały zniszczone głównie w górnych partiach, ich szczątki oraz wyrwane kamienie wypełnienia zagrażały wejściu portowemu. Kamienne wypełnienie kaszyc obudowy brzegu rozpadło się, a odsłonięte tylne ściany kaszyc zostały wyrwane podczas pochodu lodów oraz działaniem falowania, tak że przy każdym odlądowym sztormie fale przedostawały się przez płaski wschodni brzeg i rozrzucały po porcie

<sup>53</sup> Verfaßt im Jahre 1936 von Walter Dominick, Stolpmünder Chronik, maszynopis wersji niemiecko-polskiej, Lübeck, s. 10, 11.

<sup>54</sup> Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; Dzieje Ustki, 1985, s. 71.

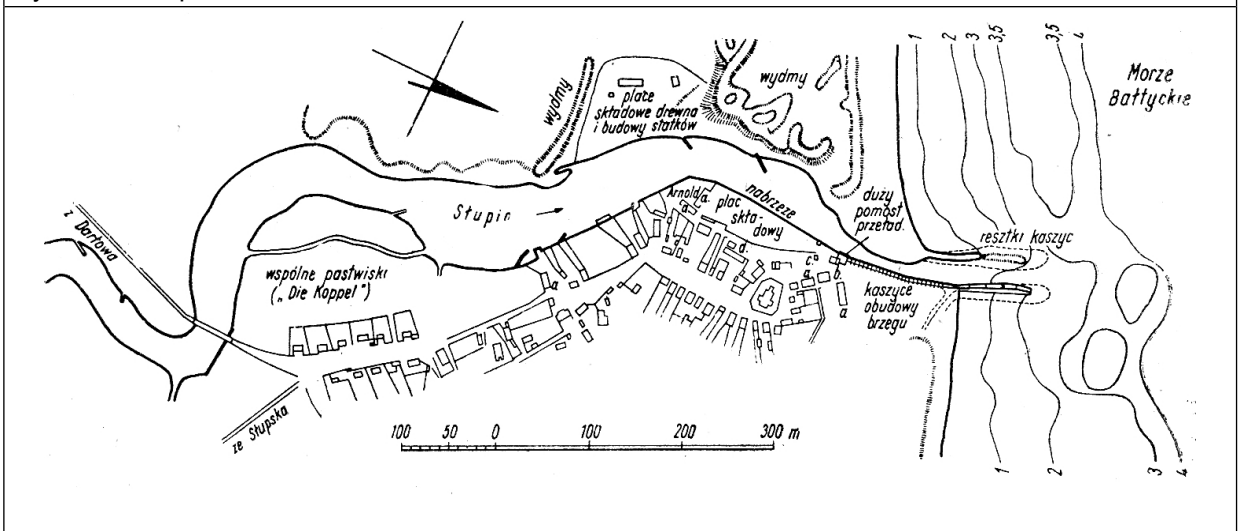
zatopiony w podłożu narzut kamienny. W ten sposób rynna toru wodnego w porcie została wypełniona żwirem i piaskiem. Jedynym miejscem do cumowania było wysokie nabrzeże na odcinku 150 m, mieściły się w pobliżu spichrze kupców Ustki i Słupska, królewski magazyn soli oraz główny urząd celny. Nabrzeże w górnej części było uszkodzone. Znacznie gorszy był stan zachodniej obudowy brzegu, która była zupełnie zniszczona. Kaszyce, które były tu zupełnie znikły i pozostały tylko resztki przy ostrogach, pod wodą na głębokości ok. 0,6 m. Bezpośrednio za tą zniszczoną obudową brzegu były wysokie i strome, nie umocnione i niestabilizowane wydmy piaszczyste. Podnóża tych wydym były rozmywane przez prąd rzeki, a wiatry zachodnie powodowały zapiaszczenie portu. Rzeka Słupia dokonywała zwykłego zapiaszczenia, jak również niosła dużą ilość rumowiska. Wiosenny spław drewna rzeką przynosił bodaj więcej szkód niż było pożytku ze sprzedaży drewna. Prąd rzeki nie był w stanie rozmyć powstałych w porcie ławic piaszczystych. Zachodnie molo portowe było zupełnie zniszczone. Prowadzone przez wiatr i fale na plaży i w pasie przybrzeżnym wzdłuż brzegu masy piasku i żwiru nie były dlatego zatrzymywane przez zachodnie molo, jak to miało miejsce przed wschodnim mołem, ale przenikały przez zniszczone molo i kaszyce do nurtu rzeki i tylko przy dostatecznej sile prądu Słupi były wyprowadzane w morze. Brzeg w pobliżu zachodniego mola stopniowo cofał się w stosunku do wschodniego brzegu, tak że powstała różnica odległości około 50 m. Tor wodny przechodzący u nasady mola był wąską rynną i przechodził obok wschodniej kaszycowej obudowy brzegu. Głębokość była tam różna i zależała od szybkości prądu, dochodziło miejscowo do zapiaszczeń. Głębokości nie starczało by mogły przepłynąć łodzie do odlichtugowywania statków (dł. 7,5m, szer. 3,0m, nośność 60 cetnarów). Małe statki żeglugi przybrzeżnej, utrzymujące komunikację Ustki ze Szczecinem (w latach 1830-1840), wchodziły do pierwszego portu po przekopaniu im drogi przez ławicę piaszczystą łopatami i szuflami. Tylko małe jednostki mogły wchodzić do portu, większe były rozładowywane na redzie i towary przewoziły płaskodenne łodzie, posiadające niewielkie zanurzenie. Za przewóz pobierano opłaty funtowe. Obroty przewoźników stanowiły wysokie kwoty i mimo takiego popłatnego zajęcia miały miejsce złośliwe opóźnienia przewozu, które podlegały karze egzekwowanej ze strony kupców słupskich. Pierwsze prace budowlane w porcie przeprowadzone przez państwo w 1834 r. miały na celu zabezpieczenie lewego brzegu rzeki, polepszenie wjazdu do portu oraz zabezpieczenie toru wodnego przed zapiaszczeniem przez budowę nowego mola zachodniego oraz uniemożliwienie wlewów morza do portu, poprzez plażę, przez przedłużoną w ląd nasadę mola. W trakcie wykonywania robót nie stosowano już kaszyc, ale faszynę i materace faszynowe.<sup>55</sup>

---

<sup>55</sup> Zbigniew Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej*, Warszawa- Poznań 1962, . s. 84, 85.

Port w Ustce (od 1310 do 1945)

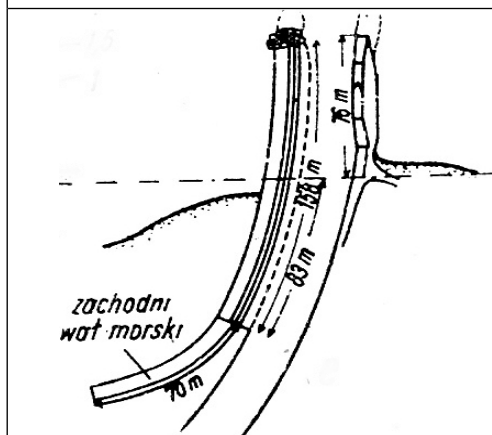
Ryc. 16. Plan portu w Ustce ok. 1831 r.



Źródło: Plan portu w Ustce ok. 1831 r.<sup>56</sup>

Wszelkie prace prowadzone w porcie w Ustce od 1834 roku finansowane są przez skarb państwa. Pierwszy etap tych prac daje się wydzielić na lata 1834- 1863.

Ryc. 17. Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1836 roku.



Źródło: na podstawie sondażu przeprowadzonego listopada 1834r.<sup>57</sup>

Tereny stanowiące własność Słupska 1876 zostały w części też przekazane pod budowę dworca kolejowego i pod torowisko po obu stronach Słupi, tory były doprowadzone pod nasadę mol. Wykonane zostały następujące prace:

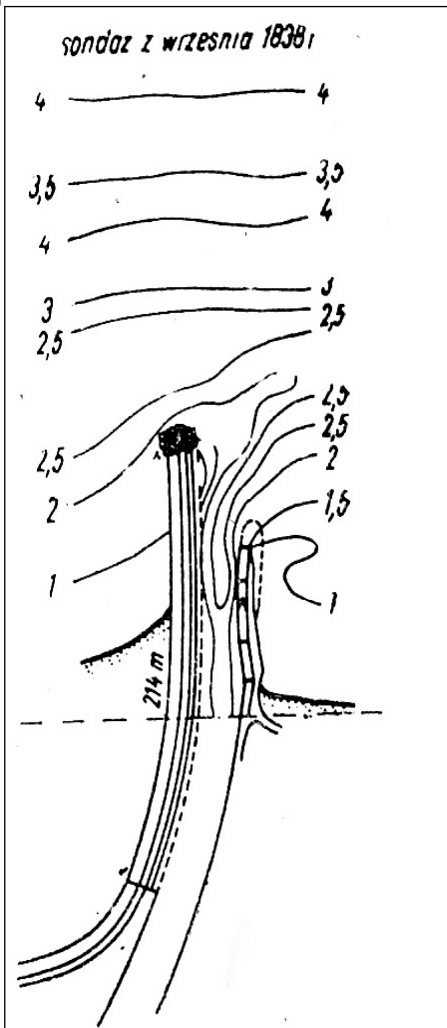
- 1838 r. usypanie wału przy nasadzie wschodniego mola, zatrzymanie przenikania wody z morza do basenu portu,
- 1838-1839 r. basen portu zimowego oddzielony został od nurtu Słupi,
- zostały obudowane palisadą dębową, posiadającą długie pomosty przeładunkowe, obydwą brzegi rzeki na odcinkach od nasady mol do portu,
- 1845-1852 r. zostały oddane do użytku budynki zarządu portu,
- 1856 r. została oddana do użytku stacja pilotów,
- 1864-1863 r. zostały przedłużone oba mola-gwarantuje ich wydłużenie utrzymanie głębokości w główkach 2,8 m,
- 1860 r. zostało przekopane zakole rzeki na wysokości mostu.

<sup>56</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 80.

<sup>57</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 73.

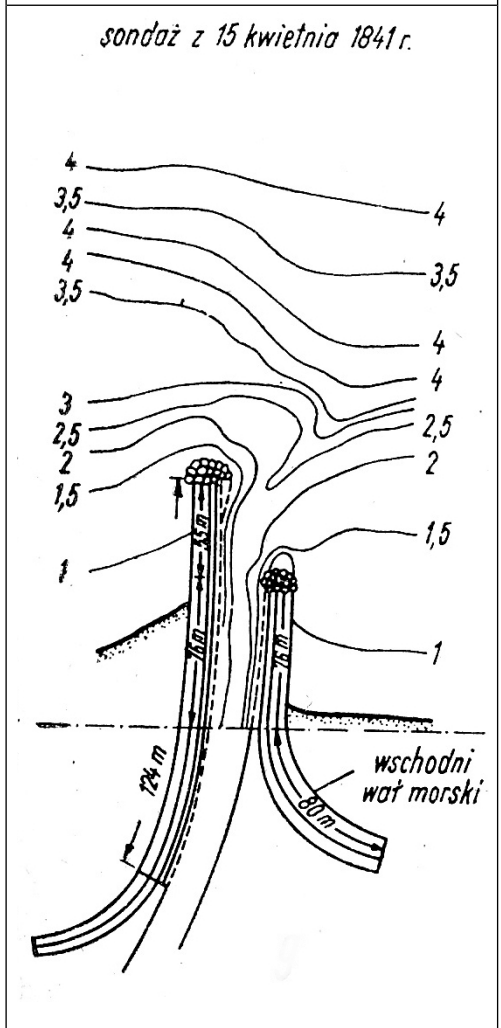
Obudowa rzeki- wykonanie prac w pierwszym etapie rozbudowy. Pierwszy etap tych prac przypada na lata 1834- 1863.

Ryc. 18. Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1838 roku.



Źródło: na podstawie sondażu przeprowadzonego września 1838r.<sup>58</sup>

Ryc. 19. Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1843 roku.



Źródło: na podstawie sondażu przeprowadzonego 15 kwietnia 1841r.<sup>59</sup>

Przed budową moła zachodniego usunięto uprzednio wał kamienny starego moła. Moło składało się z odcinków różnej konstrukcji, w 1836 zapadł się jeden cały odcinek moła przy sztormie.

Pogłębienie toru wodnego okazało się skuteczne tylko przejściowo, gdyż budowa moła powodowała poszerzanie się i podwyższanie plaży, spłycało to wejście do portu. Głowica nowego moła miała niezaplanowaną głębokość mniejszą niż 2-2,5 m, co było planowane. Jesienią 1936 r. zaprojektowano nowe moło zachodnie o długości 56 m. Nie udało się przy tym zatrzymać piasku- działania człowieka spowodowały, że urosła duża niekorzystnie oddziałująca na port, wydma po zachodniej stronie.

Realizacja projektu moła zachodniego napotykała na przeszkody, które wypływały z nieobliczalnego zachowania się materii. Ludzie jednak nie dawali za wygraną, korygowano

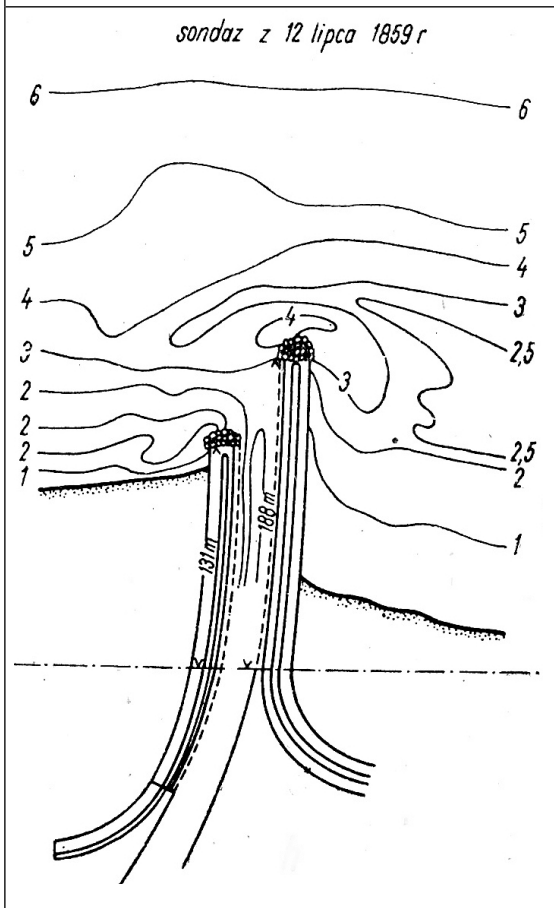
<sup>58</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 73.

<sup>59</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 73.

projekt często nadkładając pracy. Stwierdzono, że naturalny prąd Słupi nie jest wykorzystany należycie w ciągle zapiaszczanym wejściu jeśli moło zachodnie wystaje- tak jak w 1838 r. na 56m przed moło wschodnie. Moło wschodnie naprawiano wymieniając kaszyce w latach 1840-1843.

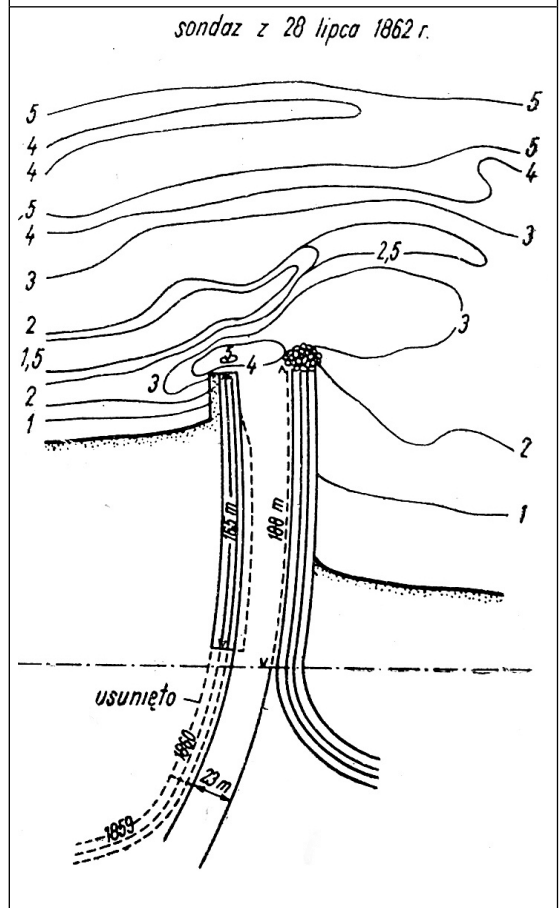
Plany tego nie pokazują, wykonano przy remoncie również cały szereg prac przy nasadach mól, tak aby uniknąć podmywania. Zbudowano na wschodnim i zachodnim wały morskie aby nie było podmywania brzegu w okolicy portu.<sup>60</sup>

Ryc. 20. Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1856 roku.



Źródło: na podstawie sondażu przeprowadzonego 12 lipca 1859r.<sup>61</sup>

Ryc. 21. Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1860 roku.



Źródło: na podstawie sondażu przeprowadzonego 28 lipca 1862r.<sup>62</sup>

<sup>60</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 86, 87.

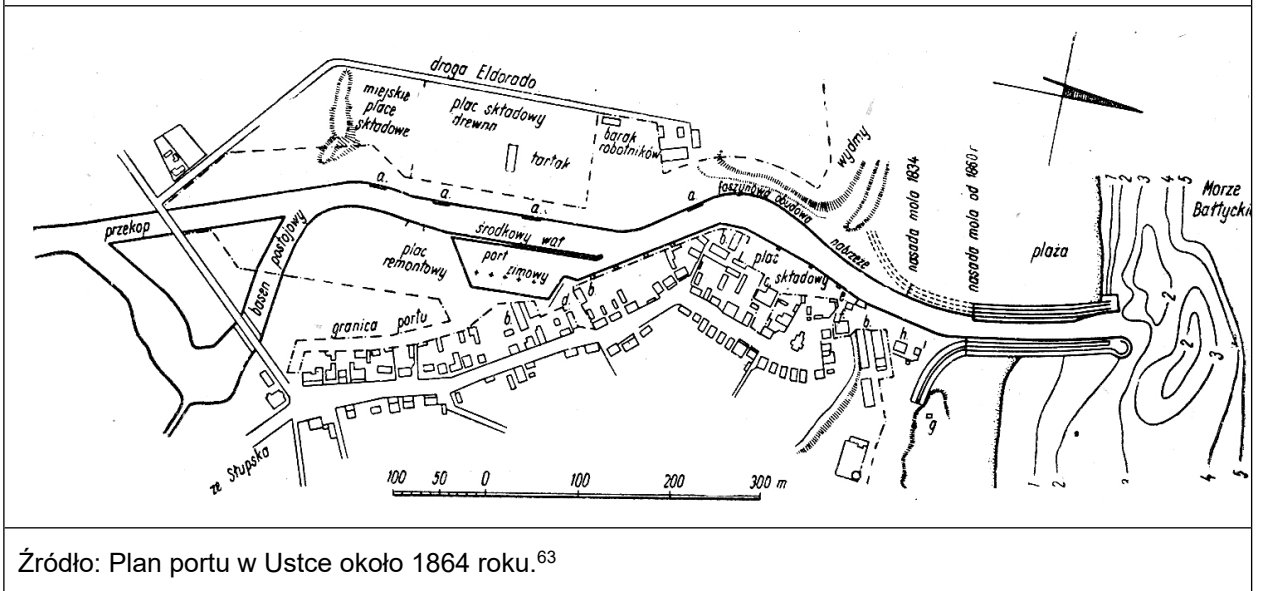
<sup>61</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 73.

<sup>62</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 73.

## Port w Ustce (od 1310 do 1945)

Plan portu po dokonanych pierwszym etapie rozbudowy i unowocześniania portu w latach 1834-1863r.

Ryc. 22. Plan portu w Ustce ok. 1864 roku.



Źródło: Plan portu w Ustce około 1864 roku.<sup>63</sup>

Także budowa szosy do Darłowa, której budowę rozpoczęto w 1859 roku, sprzyjała rozwojowi transportu.

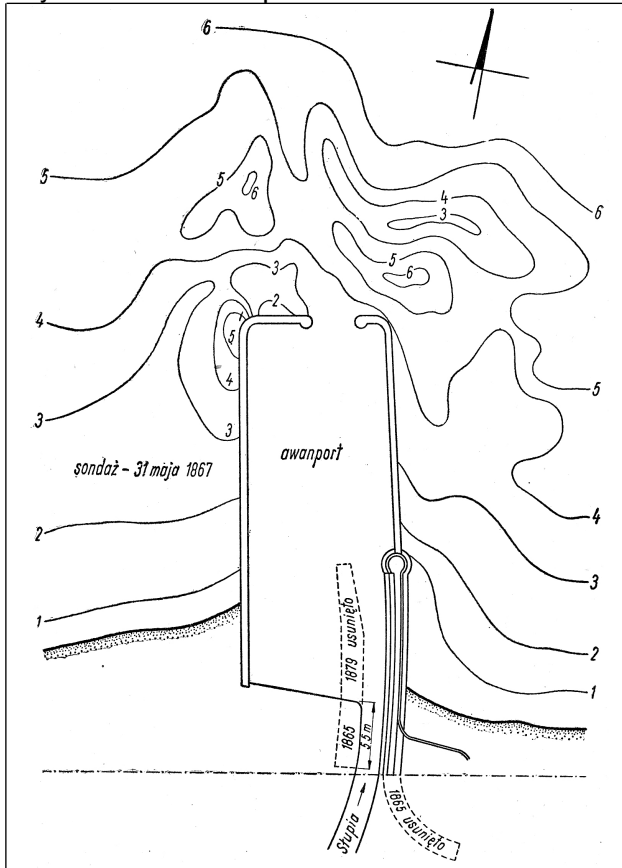
Pod koniec marca 1860 roku koparka konna miała pogłębić dno na głębokość 8 stóp. Uzyskana głębokość jest na tyle zła, że duński szkuner „Elise” nie mógł wejść do portu nawet bez ładunku i dlatego musiał zostać załadowany stojąc na redzie.

W dn. 30 marca 1860 roku kierownik budowy Sanftleben ze Sławna poinformował, że rozpoczęto układanie bruku z małych kamieni na rozpoczętej budowie odcinka szosy Darłowo-Ustka.

<sup>63</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 86.

## Port w Ustce od drugiej połowy XIX W. do 1915 R.

Ryc. 23. Plan awanportu Ustki w 1868 r.



Źródło: Plan awanportu Ustki w 1868 roku.<sup>64</sup>

Rozbudowa portu w Ustce, w tzw. drugim i trzecim etapie, została wymuszona rozwojem floty, która pływała po Bałtyku południowym. Wzmożenie się ruchu statków spowodowane też było zamknięciem komory celnej w Sundzie, w 1857 roku.

Drugi etap rozbudowy portu miał miejsce w latach 1864-1903.

Już wcześniej tereny stanowiące własność Słupska 1864 zostały w części też przekazane pod budowę większego portu wewnętrznego. Wykonane zostały w ramach drugiego etapu następujące prace:

- ciągle pogłębianie wyjścia do portu i basenu wewnętrznego,
- budowa masywnych falochronów, mających dużą odporność na sztormy. Brak budulca powoduje import ciosowych bloków kamiennych z Rugii, Bornholmu i Szwecji. Mola zostają budowane (wzmocnienie i przedłużanie już istniejących mól) od 1866r. do 1872r. Finansowanie tej budowy odbywa się częściowo z pozyskanej kwoty z kontrybucji, ściąganej przez Rzeszę pruską od Francji po wojnie 1870/1871 r.<sup>65</sup> Zaraz od początku, bo od 1868 r., podjętych prac przy wykonywaniu robót podwodnych zatrudniono nurka,

- poszerzono do 40 m koryto Słupi,
- w latach 1875-1876 zbudowano nowe nabrzeże zachodnie,
- przedłużono końcowy odcinek kolei w porcie, w 1880r.,
- w latach 1877-1882 przebudowano i powiększono port zimowy,
- w roku 1873 zbudowano basen gospodarczy,
- w latach 1865-1879 rozebrano stare molo zachodnie, pozostawiając tylko jego niewielką część- celem tej pracochłonnej i kosztownej operacji było powiększenie awanportu,
- w latach 1869-1872 został zbudowany osadnik piaskowy w miejscu tuż poniżej mostu kolejowego, chodziło o zmniejszenie się szybkości zamulania dna portu wewnętrznego materiałem nanoszonym przez rzekę.

[...] W marcu 1862 pracowały w porcie dwie pogłębiarki.

W dn. 8 kwietnia odwiedzili Słupsk naczelny prezydent Sefft von Pisach i szef kancelarii okręgu Naumann i obiecali oni, że dopełnią wszystkich czynności, aby zapewnić oczyszczenie portu w Ustce, obiecali także rychłe przybycie pogłębiarki z napędem parowym.

<sup>64</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 98.

<sup>65</sup> H. Boldt; Der Ostseehafen Stolpmünde im Zeitenwandel. [w:] Unser Pommerland“ 1936, Heft 5/6, S. 223

W listopadzie i grudniu 1862 r. do portu w ustce wchodzi 34 statki, wychodzi stąd w morze 20 statków. Importowano głównie materiały, węgiel kamienny i śledzie wywożono zboża, spirytus oraz drewno.

W dn. 9 września 1863 r. mistrz budowniczy ogłosił „przetarg na dostawę drewna z lasów sosnowych na budowę trakcji kolejowej w porcie.” We wrześniu tego samego roku została rozpoczęta długo oczekiwana przebudowa portu. Władze państwowe przekazały do dyspozycji władz lokalnych na przebudowę portu 25000 talarów. Obydwa mola portowe były przedłużone w morze. Mola były wykonane częściowo z lokalnych materiałów układanych na zmianę ze skandynawskimi blokami skalnymi w uzupełnieniach i na licu bloków skalnych zastosowano beton. Ostatecznie port został istotnie rozbudowany, a głębokość wody w całym porcie wynosiła 14 stóp. Budowa została powierzona budowniczemu, który do tej pory był zatrudniony w Jadebusen. Miało to swoje znaczenie w „nie zamykaniu kontraktów drewnianych”.

W nocy z 23 grudnia 1863 roku szalał orkan z północy, szczególna jego siła przypadła na godziny od 23:00 w nocy do 7:00 rano. Spowodował on wielkie szkody w molach, kamienie z główek portowych, tak lewej jak i prawej główki zostały wyrwane i znalazły się na drodze w wejściu do portu zagrażając żegludze. Port dosłownie tonie tej nocy, głębokość wody w całym porcie zmniejsza się do 5 ½ stopy licząc do średniego poziomu wody. Poziom wody w czasie sztormu podnosił się bardzo szybko tak, że właściciele musieli wyprowadzać bydło ze stajni na wyżej położony ład. Według starych obserwacji nie było tak złej pogody od 1818 r.

Latem 1864 r. zostaje przedłużone wschodnie molo. Kamienie uzupełniono betonem z cementu portlandzkiego.

Port udało się znacznie udoskonalić dzięki systematycznej choć drobnej pracy, nie udało się doprowadzić do stanu by i głębsze statki mogły tu zawijać. Na tych statkach załadunek i rozładunek musiał być przeprowadzany na redzie portu. Kosztuje to więcej i zabiera więcej czasu, również stanowi to ryzyko wpadnięcia do wody.

W molu zachodnim, bez betonu listopadowy sztorm z 1864 dokonał pewnych zniszczeń, podczas gdy wschodnie molo, które miało wypełnienie z betonu nie zostało uszkodzone.

W styczniu 1865 roku stawiano już powszechnie sprawę, że rozbudowa portów w Ustce i w Łebie musi gwarantować możliwość zawijania do tych portów również okrętów wojennych.

Ożywiony ruch żeglugowy w porcie rozwinął się w lipcu 1865 roku, ale związane to było z możliwością zawijania do portu również dużych statków. Umożliwiło wykonywanie prac podwodnych zastosowanie specjalnych kombinezonów. Praca nurka pod wodą trwała 1- 1 ½ godz. i w ciągu dnia mógł on ten cykl powtarzać 4- 5 razy.

W sierpniu i wrześniu 1865 roku zatrudniono setki pracowników przy budowie obu moli, w części wykonywanych jako konstrukcja ramowa na palach przestrzenie wolne wypełniano blokami skalnymi i kamieniami.

W 1817 roku, kiedy to do portu w Ustce weszło 41 statków a opuściło port 42 statki, w 1863 roku wchodzących było 501 statków a wychodzących było 504 statki. W 1864 roku w wyniku wojny duńskiej oraz braku ochrony portu liczba statków wchodzących zmniejszyła się do 416 wchodzących do portu i 404 jednostek wychodzących z portu.

Rzeka Słupia miała stosunkowo wartki nurt w miejscu gdzie przepływała ona przez port, rzeka niesie ponadto dużo różnych zanieczyszczeń, które osiadają na dno w porcie, ponadto morze powoduje zapiaszczenie wejścia do portu. Wysiłki, które zmierzały do osiągnięcia głębokości 8 stóp w wejściu do portu nie przyniosły sukcesu jak dotąd. Z tego powodu, aby uniezależnić się od prądu Słupii zdecydowano się na pobudowanie nowego basenu portowego. Basen ten miał 30 prętów szerokości i 85 prętów długości, oś basenu po długości była prostopadła do plaży, mola były naturalnie również usytuowane prostopadle do plaży. Przebudowa wejścia

do portu polegała na zmianie jego szerokości z 7 prętów na szerokość 11 prętów. Na wejściu do portu powinna być ustalona głębokość wody na 20 stóp. Cała ta przebudowa kosztowała 300000 talarów Rzeszy.

W dn. 4 października 1865 roku port odwiedził minister handlu hrabia Itzenplitz, na którego przyjazd port był udekorowany dużą ilością flag.

W połowie marca 1866 głębokość wody w porcie spadła na poziom 4- 4 1/2 stopy. Większość statków nie mogła zatem wejść ani wyjść z portu. W tej sytuacji pogłębiarka parowa została tutaj przeznaczona do ciągłego stacjonowania.

W 1866 roku miasto Słupsk przekazało państwu obszar o powierzchni 34,1680 ha z przeznaczeniem na rozbudowę portu i zapewniło dotację pieniężną w wysokości 18750 marek.

W kolejnych latach miasto nadal przekazywało nieodpłatnie różnej wielkości obszary po zachodniej stronie portu, głównie chodziło o teren portowej linii kolejowej.

Wejście do portu było na przemian i dobre, i złe. Tak więc w 1866 r. przyznano, że Ustka ma bardzo dobry i bezpieczny port, bo w czasie sztormu schronienie znalazło tu wówczas 30 statków.

Na początku 1867 roku ponownie wznowiono prace w porcie, do pracy zatrudnionych zostało 150 robotników.

Przy sprzyjającej pogodzie pogłębiarka ciągle pracuje, dzięki czemu najpłytsze miejsca w porcie mają 8 stóp głębokości, w basenie było 11 stóp a nawet czasowo 15 stóp.

W dn. 20 lipca 1867 roku wizytację portu przeprowadzał Kronprinz. W sierpniu 1868 roku przeprowadzono przez wyspecjalizowanego nurka inspekcję podwodnej konstrukcji portowej.[...] <sup>66</sup>

[...] Również w 1873 roku zostały uruchomione państwowe fundusze na renowację portu. Z kwotą 16500 talarów wydaną ostatnio na przebudowę portu ogólna wartość funduszy wydana na port w Ustce wyniosła 700000 talarów.

Żywe zainteresowanie urzędników państwowych portem w Ustce najlepiej wyrażają częste wizyty do sprawdzenia sytuacji na miejscu. W dn. 10 października 1874 roku ponownie minister handlu odwiedzał Ustkę, a konkretnie wizytował port i oglądał plac pod dworzec kolejowy.

1 października 1878 roku nastąpiło otwarcie linii kolejowej Słupsk- Ustka. Stan wody w wejściu do portu, który przez dość długi czas był niekorzystny znacznie się poprawił w wyniku zmiany kierunku silnego wiatru na wiatr z południowego- zachodu i północnego- zachodu, sztorm ten utrzymywał się od 2 do 3 stycznia 1879 roku. W zasadzie głębokość wody w wejściu do portu utrzymywała się ostatnio na poziomie 6 ½ - 8 stóp, to pomiar przeprowadzony 4 stycznia 1879 wynosił 15 – 18 stóp. W okresie od 23 grudnia 1878 do 6 stycznia statki nie wpływały do portu. Ruch żeglugowy w usteckim porcie w ogóle zamarł.

W 1878 roku wpłynęło tu 247 statków i do basenu ratunkowego 52 statki, odbiór towarów wyniósł 11672200 kg. Wypłynęły stąd 240 jednostki z towarem o wadzie 13180600 kg Wywożono głównie pszenicę, owies, ziemniaki, drewno i spirytus. Ruch żeglugowy w 1878 roku uległ zmniejszeniu. Do portu w 1875 weszło już 282 a w 1877 nawet 349 statków.

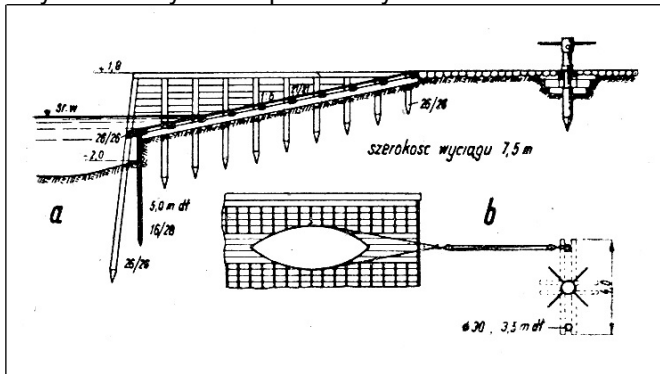
W dn. 31 października 1880 r. w porcie cumowały jednocześnie 2 parowce i 19 żaglowców. W kwietniu 1881 roku w porcie był również duży ruch żeglugowy, było bowiem zacumowanych jednocześnie 20 statków. Głazy pozostawione w wodzie pochodzące z główki zachodniej zagrażały żegludze i dlatego zostały one wysadzone w dniach 27 i 28 kwietnia 1881 r. przy pomocy dynamitu.[...] <sup>67</sup>

---

<sup>66</sup> Verfaßt im Jahre 1936 von Walter Dominick, Stolpmünder Chronik, maszynopis wersji niemiecko-polskiej, Lübeck, s. 13, 14.

<sup>67</sup> Verfaßt im Jahre 1936 von Walter Dominick, Stolpmünder Chronik, maszynopis wersji niemiecko-polskiej, Lübeck, s. 15.

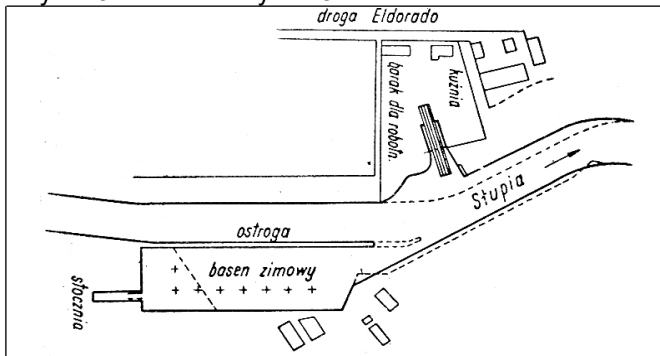
Ryc. 24. Mały basen pilotażowy.



Źródło: Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa-Poznań 1962.<sup>68</sup>

W 1869 roku w pobliżu awanportu po wschodniej stronie rzeki wykonano mały basen pilotowy. Basen ten posiadał powierzchnię 30 m<sup>2</sup> i był połączony wejściem o szerokości 5,3 m ze Słupią. W 1874 r. wykonano wyciąg dla łodzi pilotowych (Ryc. 24). Małą stację pilotów przeniesiono następnie bardziej na wschód na wysoką wydmę. W 1892 r. zbudowano dużą murowaną stację pilotów o 102 m<sup>2</sup> powierzchni. Na budynku tym była umocowana na wysokości 11,2 m n.p.m. Latarnia była widoczna przy dobrej widoczności z odległości 6 Mm.<sup>69</sup> Było to czerwone światło.

Ryc. 25. Port zimowy w 1871 roku.



Źródło: Port zimowy w 1871 roku.<sup>70</sup>

Na inwestycje w porcie w Ustce w latach 1864-1896 wydatkowano niemal 4 240 000 marek.

- w latach 1899-1903 podjęto pracę przedłużenia falochronów.

Na przedłużenie falochronów dodatkowo wydano 900 000 marek.<sup>72</sup>

- w latach 1886-1888 zbudowano dwa magazyny ze zbiornikami na nierекtyfikowany spirytus.

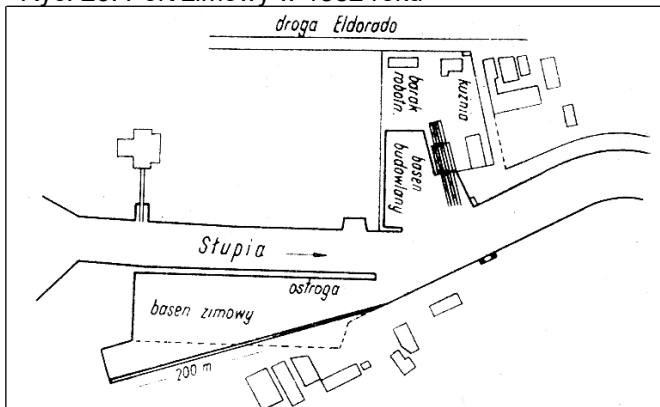
- w latach 1906-1907 zbudowano magazyn zbożowy, 4- piętrowy, magazyn ten spłonął lecz został on odbudowany w 1914 roku,

- od 1871 roku na maszcie przy stacji pilotów wciągano zwykłą latarnię naftową z soczewką Fresnela.

- w 1892 roku zbudowano masywną stację pilotów z wieżą, na której na wys. 11,2 m umieszczono światło nawigacyjne wyższej klasy od poprzednio stosowanego- było to światło czerwone.

- od 1904 roku latarnia emitowała światło białe przerywane, od 1913 r. na wschodnim falochronie umieszczono syrenę przeciwmglową.

Ryc. 26. Port zimowy w 1882 roku



Źródło: Port zimowy w 1882 roku.<sup>71</sup>

<sup>68</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa-Poznań 1962, s. 112. Wyciąg dla łodzi pilotowych (1874 r.): a) przekrój podłużny, b) schemat wyciągania łodzi na brzeg

<sup>69</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa-Poznań 1962, s. 112.

<sup>70</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa-Poznań 1962, s. 111.

<sup>71</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa-Poznań 1962, s. 114.

<sup>72</sup> „Stolper Wochenblatt” 1869, Nr 91.

[...] W 1883 roku przeznaczono na wzmocnienie falochronu wschodniego mola 16000 marek. Ponadto scedowano 15000 marek na regulację odpływu południowego w porcie zimowym celem uzyskania większych powierzchni rozładunkowo- załadunkowych.

W dn. 14 czerwca 1883 r. przed południem o godz. 10:30 spotkali się w czasie wizytacji portu naczelny prezydent hrabia von Behr- Negendank, Szczecin i szef kancelarii okręgu hrabia Clairon d'Haussonville, Koszalin w czasie cumowania rządowego parowca „Pfeil”, celem wizytacji obiektów portowych, jeszcze raz był tu 18 czerwca hrabia Clairon d'Haussonville celem kontroli portu zimowego.

Duży sztorm z Pn.-Ws. miał miejsce tutaj w dn. 5 grudnia 1893 r. Powoduje on przybranie wody na poziomie nie notowanym od 1862 roku. Poziom wody w Słupi na tyle się podniósł, że zostały zalane piwnice budynków znajdujących się koło portu. Statki stojące w porcie były groźnie szarpane na cumach a łodzie rybackie zostały wyrzucone daleko w łąd.

W dn. 1. października 1885 Główny Urząd Celny przekształcony został na Urząd Celny 1. Klasy, do którego przyporządkowano dawniej obowiązujący obszar i był ten urząd przyporządkowany Głównemu Urzędowi Celnemu w Słupsku.

W odniesieniu do tych samych określonych obowiązków wykonywanych przez Główny Urząd Celny lub przez podległe mu placówki zachodzą określone ustawą zmiany między innymi na polecenie ministrów handlu i rzemiosła, spraw wewnętrznych i finansów. Obsługa portu przez portową policję i działalność Urzędu Inspekcyjnego w Ustce powierzono szefowi Urzędu F.D. Lewien'owi, podczas gdy nadzór i uprawnienia dyscyplinarne nad personelem pilotażowym pozostają w głównym biurze Urzędu Celnego lub sam nadzór i uprawnienia są cedowane na zawiadującego. Drugi główny zawiadujący będzie prowadził działalność kapitana portu w dotychczasowym zakresie.

W październiku 1885 roku wejście do portu znów zostało zapiaszczone. Przyczyna leży w zbyt krótkich molach.

Wiosną 1886 roku podjęto decyzję o budowie magazynu należącego do „Stolper Spiritus- Lagerhaus- Gesellschaft”. Jesienią budowa ta jest prawie ukończona. Kamiennostalowy zbiornik ma 38 m długości, 19 m głębokości i 14 m wysokości. Zawiera sześć dużych basenów o pojemności 38400 l każdy i dzięki temu można przechowywać 230400 l spirytusu. Nabycie i zabudowa gruntów kosztowały 120000 marek. W dniu 7 grudnia 1888 roku podjęto decyzję o budowie drugiego magazynu o pojemności 2000000 l spirytusu.

Z początkiem roku 1888 na wejściu do portu występuje bardzo silne oblodzenie drogi żeglugowej i trwa aż do wiosny. To miesięczne opóźnienie w rozpoczęciu żeglugi powoduje później duży tłok w porcie. Eksport zbóż jest znacznie wyższy niż w ostatnich latach. Niegdyś wielka flota, z której było się dumnym obecnie prawie zupełnie zanikła. Pozostało w eksploatacji 4- 5 starych statków, skąpe zarobki są zbyt niskie aby je naprawiać, a co dopiero myśleć o nowych statkach.

W październiku 1888 roku znowu wejście do portu zostało zablokowane tym razem przez tworzącą się tam kipieli. Później powstaje zapiaszczenie na skutek szalejących sztormów, wejście do portu zostaje przywrócone dzięki pracy w grudniu pogłębiarki „Simson”, po pracy pogłębiarki jest głębokość 12½ stopy (zamiast wymaganych 7 – 8 stóp).

W 1887 roku korporacja słupskich kupców wystąpiła z petycją do szefa kancelarii okręgu o spowodowanie podjęcia prac gwarantujących wymaganą głębokość wody w porcie. W dn. 17 marca przyszła odpowiedź, że pogłębianie zostanie natychmiast podjęte jak to tylko będzie możliwe. Korporacja zwróciła uwagę na niewystarczającą głębokość w porcie mimo podjętych prac pogłębiających port. W 1887 r. było 35000 m<sup>3</sup> a w 1888 r. nawet 50000 m<sup>3</sup> w środkowych partiach portu rządowa koparka „Simson” (która została zbudowana dla Ustki kosztem 100000 marek) wydobyła piasku z dna, w wejściu do portu było tylko wydobyte 13000 m<sup>3</sup> względnie nawet tylko 7000 m<sup>3</sup>. Przesyłanie towarów drogą morską stało się koniecznością, trzeba podjąć

ryzyko nawet wtedy, gdy statki mają małą głębokość. Następnie podano indywidualne przypadki wypływania statków przy małej głębokości. Jednostki nie mogły być obciążane pełnym ładunkiem i armatorzy chcą uruchomić port w Darłowie. Rząd i ministerstwo handlu były informowane pisemnie o zaistniałych kłopotach spowodowanych.

Rząd odpowiedział na petycję wyjaśnieniem, że żadne inne środki jak pogłębienie dna nie jest obecnie dostępne.

Zrzeszenie kupieckie oświadcza na to, że połączenie realizowane dotąd przez parowiec zostaje przerwane. Ten ponury stan rzeczy utrzymywał się do wiosny 1889 roku. Sprawy usteckie poszybowały w górę, bo dwa sąsiednie porty Kołobrzeg i Darłowo nie miały korzystnej sytuacji do realizacji transportu w ruchu lokalnym, jakkolwiek obiekty portowe w tych obu portach są tak samo korzystne.

Kiedy port w Ustce został rozbudowany w połowie lat 60- tych to głębokość wody przed molami wynosiła 25- 27 stóp, podczas gdy głębokość wody teraz w tym samym miejscu wynosi 7 stóp. Tylko przebudowa wschodniego mola może obecnie przynieść poprawę.

To strategiczne miejsce do przebudowy i trzeba podjąć te prace, trzeba też pamiętać o wydatkowaniu do tej pory na port 3000000 marek.

Nastąpiło zamknięcie portu do żeglugi w październiku i w listopadzie wznowienie żeglugi nastąpiło w styczniu 1889 r. Pomimo zapiaszczenia toru wodnego i późniejszego otwarcia żeglugi o jeden miesiąc ruch żeglugowy uległ znacznemu wzrostowi.

W 1889 roku był niespodziewany wzrost zapiaszczenia w wejściu do portu i przyczyniło się to do wstrzymania żeglugi. Tak więc muszą zostać odesłane do portu w Darłowie statki, które tu jednocześnie przybywają jak parowiec „Stadt Stolp” i „Arthur” ze Szczecina obydwaj z towarami oraz parowiec „Pommerania” ze zbożem z Libau, powodem takiego postępowania jest zbyt płytka woda i duża fala. Armatorzy ponieśli szkody w wysokości 2000 marek, koszty te wynikają z niższych opłat w Darłowie i wyższych opłat za transport kolejowy z Darłowa, należy jeszcze dodać koszty poniesione za postój 40 wagonów, które zostały zamówione do odbioru towarów mających być dostarczonych do Ustki. Ciągłe pogłębianie przy dobrej pogodzie nie jest w stanie wyeliminować zapiaszczeń. Z tego powodu słupszczanie a głównie słupscy kupcy wzywają głośno o podjęciu rozbudowy portu bo inaczej handel i żegluga popadną w ruinę.[...]<sup>73</sup>

[...] Kilku członków rządu królewskiego i słupeckiego zrzeszenia kupców odbywają tu 15 marca 1895 r. służbowe spotkanie w sprawie budowy torów kolejowych po zachodniej stronie usteckiego portu. Gmina przekazała bezpłatnie już grunt na budowę tego tak ważnego obiektu portowego, chodzi o grunt, który był w jej posiadaniu. Jakkolwiek poszczególni indywidualni właściciele terenu w obecnej chwili nie chcą pozbyć się gruntów.

W 1875 roku głębokość wody na wejściu znacznie się zmniejszyła. Do portu prowadził tylko wąski kanał, który posiadał 12 stóp głębokości. Głębokość poza tym torem wynosi około 9 stóp. W maju 1895 roku przybyły tu dwa parowce, które miały zanurzenie wynoszące 13 stóp, musiały zatem pozostać na redzie przez jakiś czas i tam też były one rozładowywane pośrednio do łodzi rybackich. Taki przeładunek kosztuje marnotrawstwo czasu i pieniędzy. Przybyła pogłębiarka z Królewca i miała zaradzić sytuacji.

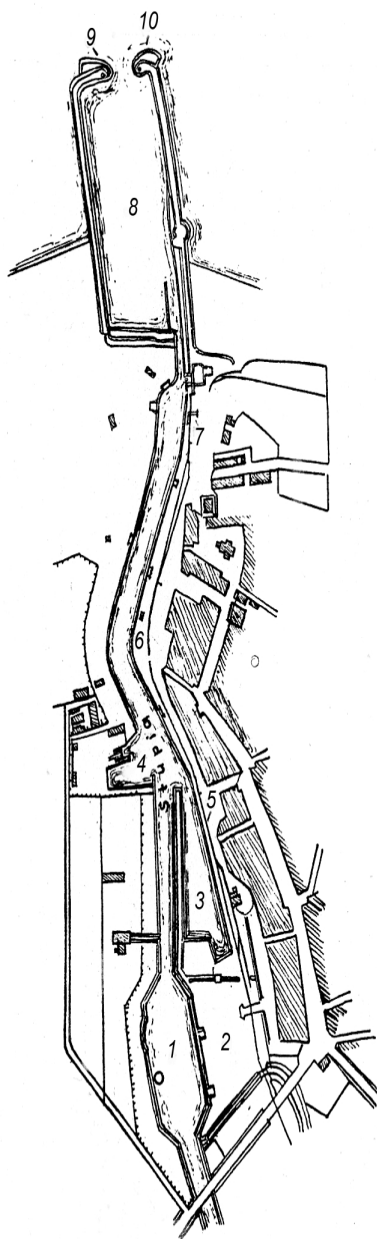
W tym kontekście była realizowana w dn. 21 maja 1895r. również wizyta tajnej komisji budowlanej, Wellmann w towarzystwie tajnej komisji rządowej, Biedermann i inspektora budowlanego Lauenroth'a oraz było jeszcze kilku wysokich specjalistów budowlanych. Konsekwencją tej wizyty jest prawdopodobnie delegowanie do pracy od dn. 15 czerwca 1895r. pogłębiarki ssawnej „Nogat” z Pillau i towarzyszącej jej pogłębiarki kubałkowej „Simson”.

Ciągłe występowanie o przedłużenie mół słupeckich kupców ze swojego zrzeszenia znajduje wreszcie zrozumienie w 1896 r., w kołach decyzyjnych. W związku z tym odbyło się

<sup>73</sup> Verfaßt im Jahre 1936 von Walter Dominick, Stolpmünder Chronik, maszynopis wersji niemiecko-polskiej, Lübeck, s. 16, 17.

spotkanie w dn. 2 maja Geheimen Oberbauräte: Kummer i Dresel oraz fachowcy z innych rad budowlanych. Postanowiono wybudować nowe mola. Stare główki były usunięte a nowe wejście do portu było o 5 m szersze od starego wejścia. Głębokość wejścia do portu będzie od tego czasu miała 14 stóp.[...] <sup>74</sup>

Ryc. 27. Port w Ustce pod koniec XIX wieku. <sup>75</sup>



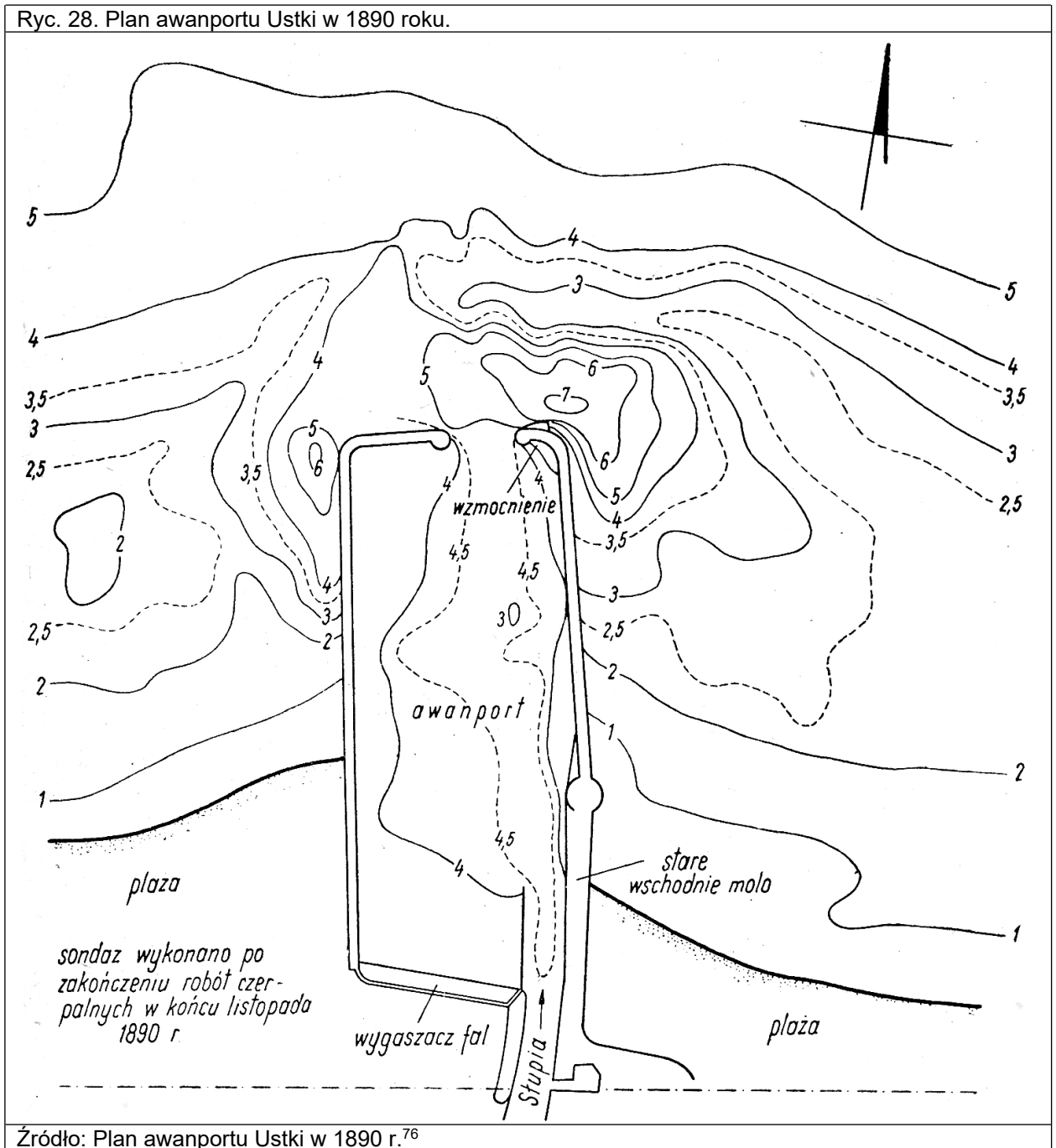
- 1 – Basen piaskowy
- 2 – Place składowe
- 3 – Basen portu zimowego
- 4 – Przystań dla statków budownictwa wodnego
- 5 – Tory kolei portowej
- 6 – Nabrzeże przeładunkowe
- 7 – Dźwig
- 8 – Awanport
- 9 – Molo zachodnie
- 10- Molo wschodnie

Źródło: Rysunek zgodny z planem do sprawozdania: Bericht über eine Bauwissenschaftliche Studienreise nach der Pommerschen Küste. Berlin, 1887.

<sup>74</sup> Verfaßt im Jahre 1936 von Walter Dominick, Stolpmünder Chronik, maszynopis wersji niemieckopolskiej, Lübeck, s. 18.

<sup>75</sup> Piotrowski Klemens, *Z historii portów Kołobrzegu, Darłowa i Ustki*, Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej, NR 30, 1962, s. 122.

Ryc. 28. Plan awanportu Ustki w 1890 roku.



<sup>76</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 103.



[...] W dn. 2 czerwca 1897 r. przybyła tu pogłębiarka ssąca „Husum”. Pogłębiarka pracując przez czas 1 ½ godz. może zabrać 180 m<sup>3</sup> piasku z pogłębiania następnie wypływa w morze, posiada odchylnie części dna, które zwalniają ładunek. Przez dzień roboczy koparka wykonuje cztery rozładowania zassanego piasku co daje 700 m<sup>3</sup> dziennego wywiezienia ładunku.

W tym czasie właściciele działek zrezygnowali ze swojego terenu i można było przystąpić do położenia torów kolejowych po zachodniej stronie portu. W lutym 1898 ten port po swojej zachodniej stronie został objęty ochroną policyjną. Złożony wniosek zrzeszenia kupców o zamontowanie ruchomego dźwigu na torowisku zostaje odrzucony.

W marcu 1898 roku prezes słupskiego zrzeszenia kupców, który jednocześnie był właścicielem młyna, B. Kauffmann wystąpił do Ministra Robót Publicznych, Thiela, o przedłużenie moli w usteckim porcie aby zapobiec ciągłemu zasypywaniu wejścia portowego. Minister przyznał zaistnienia trudności w prowadzeniu żeglugi występującej w usteckim porcie i po otrzymaniu raportu z centrali zrzeszenia kupców zajął się tą sprawą. Sprawozdanie w tej sprawie zostało przedłożone na początku kwietnia, a już w połowie kwietnia ukazała się decyzja o zamiarze poprawienia wejścia do portu poprzez przebudowę główek na obu molach. Przygotowanie zmian projektowych zostało podjęte z chwilą publikacji decyzji o przebudowie.

Wniosek kupieckiego zrzeszenia został ciepło przyjęty przez prezesa, szefa kancelarii okręgu von Puttkamer'a i był aktywnie wspierany przez biuro sekretarza stanu a konkretnie przez ministra stanu Tirplitz'a. Tirplitz zwraca uwagę na zapewnienie ciągłej głębokości w porcie w Ustce wynoszącej 15 stóp, taka głębokość służy też cesarskiej marynarce wojennej, port zapewnia ochronę mniejszych jednostek morskich i umożliwia im uzupełnienie sprzętu. Ponadto, ze strategicznego punktu widzenia, uważa, że pożądane jest, aby port został rozbudowany, tak aby mógł służyć jako baza dla mniejszych jednostek morskich również w czasie wojny.

Komisja wizytacyjna, w skład której m.in. wchodził szef kancelarii okręgu von Tepper-Laski, główny radca rządowy Tirpitz, radca rządowy i budownictwa, Wilhelmi, Inspektor budowy Portu, Dohrmann, komisja zebrała się 5 września 1898r. na nowo wybudowanym parowcu rządowym „Excellenz Baensch” z Kołobrzegu, następnego dnia wizytowała obiekty portowe, pogłębiarki itp. Ta wizyta była przeprowadzona głównie w związku z przeglądem nadbudowy obu moli. Taka ocena wizytacji była poparta też określoną pracą pogłębiarki w czasie inspekcji, bo w samym wejściu do portu pracowała pogłębiarka „Husum”, tak jakby było to sprawdzaniem gruntu.

W budżecie przedstawionym w izbie parlamentarnej w styczniu 1899 r. wymieniono pierwszą ratę za przebudowę moli w wysokości 400000 marek i za budowę ściany amortyzacyjnej magazynu spirytusu kwotę na 69000 marek.

W dn. 8 lutego 1899 roku w słupskim ratuszu miało miejsce spotkanie o charakterze ekonomicznym przedstawicieli następujących instytucji: rządu królewskiego, miasta Słupska i Starostwa w Słupsku, zrzeszenia kupców, Izby Rolniczej na Pomorze i członków związków ekonomistów ze Słupska, Sławna i powiatu Rummelsburg. Przedstawiciel rządu poinformował, że na skutek podjęcia rozbudowy i stacjonowania nowej pogłębiarki w Ustce została podniesiona opłata portowa o 337%.

W marcu 1899r. Izba Deputowanych zatwierdziła wysokość poniesionych wydatków na obiekty portowe. Ta decyzja stanowi punkt zwrotny dla wzrostu handlu i jest akceptacją zmian jakie zaszły w usteckim porcie.

Jednakże warunki jakie są narzucane przez sam port są coraz bardziej dotkliwe. Kwota asygnowana na pogłębianie jest zwykle wykorzystywana w miesiącach od kwietnia do października lub listopada. W miesiącach zimowych nie można przeprowadzać prac portowych nawet w sprzyjającej pogodzie. Na początku 1899 r. wejście do portu miało głębokość 3,80 m.

Armatorzy są z takiej głębokości zadowoleni. Port wewnętrzny, w którym pogłębianie może być realizowane niezależnie od panującej złej pogody był zapiaszczony i parowce mogły wejść na mieliznę.

W roku 1899 rozpoczyna się wreszcie niezbędna rozbudowa portu. Prace na obiektach portowych ruszyły na dobre w maju 1900 roku. Na całej długości wschodniego mola została wykonana jego nadbudowa. Rzeźbioną podstawę główki mola ważącą 2500 centnarów rzeźbiono w porcie a następnie holowano do miejsca posadowienia. Tam też podstawa została wypełniona 3000 worków z betonem, następnie zatopiona w swoim miejscu. 50 betonowych bloków betonowych każdy o wadze 3- 400 centnarów były posadowione jako składniki tworzące wał odbojowy. Aby zapobiec podmywaniu były wykonane dreny faszynowe.

Ze względu na rozbudowę portu było brak pracowników.

Zbudowany w „Oderwerken” w Grabow w 1899 roku zbiornikowiec do przewozu spirytusu „Karlsruhe” jako pierwszy w swoim rodzaju statek, transportował z Ustki spirytus dla Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- und Preßhefenfabrikation, dawniej C. Sinner w Grünwinkel (Baden). Był to parowiec o całkowitej nośności 960 ton, długości 52,8 m, szerokości 8,7 m, z zanurzeniem 3,00 m i zabierającym jednorazowo 430000 litrów spirytusu.

W lipcu 1900 kupiec Reinhold Schaldach został mianowany duńskim wicekonsulem w Ustce i pełnił swoją funkcję również po przeniesieniu konsulatu do Słupska.

W sierpniu 1900 r. odpowiednie ministerstwa rozważyły kwestię podwyższenia opłaty portowej czego celem było zwiększenie dochodów z ówczesnej pracy portu ze względu na ponoszone wzmożone wydatki na przebudowę i konserwację wszystkich obiektów portowych. Z tego powodu odbyło się spotkanie w Kaufmanns-Wallhaus, na którym byli przedstawiciele: ministerstw i innych władz państwowych, Izby Rolniczej województwa pomorskiego, Izby handlowej powiatu koszalińskiego i członków korporacji słupskiego zrzeszenia handlowego.

Duża pogłębiarka parowa ze Świnoujścia, przybywa tu pod koniec września 1900 roku, powraca jednak do macierzystego portu nie wypełniając kontraktu ponieważ podbudowa zachodniego mola okazała się niestabilna (prace ze względu na pogodę musiały zostać przełożone na 1901 r.).

Firma spedycyjna C. E. Geiss, założona 1 stycznia 1890r. przejmuje parowiec „Pommerania” w lutym 1901 roku.

Od 1 kwietnia 1901r. nastąpiła zmiana w pobieraniu opłat i tak czynność ta z Urzędu celnego przechodzi do kapitanatu. Decyzje co do opłat należą do urzędnika kapitanatu.

28 lipca 1901 roku kesony pod główki portu były posadowione na swoje miejsca, oznaczone przez stawy, a sam wierzchołek główki wyznaczała zamontowana tam czerwona piramida.

Port zimą 1901/02 nie został zapiaszczony. Dwie pogłębiarki natomiast rozpoczęły swoją normalną pracę na wiosnę 1902 r.

W marcu 1902 r. prace na molach są ukończone. Na główkach portowych były zainstalow. latarnie, czerwona i zielona, były ustawione na słupach żelaznych o wysokości 3 m.

Izba Handlowa zwróciła się do urzędu koszalińskiego w maju 1902 roku o usunięcie zachodniej główki mola motywując to wystąpienie niebezpiecznym dla statków obecnym rozwiązaniem konstrukcyjnym.

Dla lokalnego portu była zbudowana w zakładach Oderwerken w Szczecinie pogłębiarka ssąca, która otrzymała nazwę „Stolpmünde”. Po pracy w Kołobrzegu przez okres 7- 8 tygodni pogłębiarka przybyła do Ustki w dn. 30 września 1902r. Ta pogłębiarka jest większa niż pogłębiarka „Husum” a miała jedną rurę ssącą. „Husum” miała dwie rury ssące i skrzynię o pojemności 150 m<sup>3</sup>. „Stolpmünde” miała 500 m<sup>3</sup>. Była to jedna z największych tego typu pogłębiarek na całym pruskim wybrzeżu Morza Bałtyckiego. Jej wydajność to 5-600 m<sup>3</sup>/godz. Pogłębiarka jest jednostką dwuśrubową z silnikiem głównym o mocy 350 KM, jej oba silniki pom. są o mocy 246 KM każdy. Może ona ssać do głębokości wynoszącej 10 m. Pogłębiarka „Stolpmünde” pogłębia również ujścia rzek w portach Kołobrzegu i Darłowie. Już od 1 października 1902 r. rozpoczęła ona prace pogłębiania w porcie macierzystym.

W październiku wschodnie molo było prawie całe wykonane. Czerwone światło na wieży pilotażowej zmieniono w grudniu 1902 r. na białe migające światło.

10 marca 1903 roku w Szczecinie wypuszczono parowiec „Fritz” zbudowany dla firmy żeglugowej C. E. Geiss. Ten parowiec o ładowności 357 ton i wyporności 250 ton rejestrowych o nazwie „Pommerania” był przygotowany do kursowania między Szczecinem a różnymi portami bałtyckimi.

Rzadko spotykane zgromadzenie floty oferuje do obejrzenia port w dn. 17 lipca 1903; było tu 14 żaglowców, dwa jachty rekreacyjne i parowiec.

W dniu 18 sierpnia 1903 r. szef kancelarii okręgu hrabia von Schwerin odwiedza port wizytując głównie mola i wyrzutnię rakiet. 24 września 1903 r. w porcie ma miejsce hucznie obchodzone święto. Z okazji układania ostatniej zamykającej warstwy kamieni na molach korporacja słupeckiego zrzeszenia kupieckiego organizowała wielką uroczystość. W uroczystości udział wzięli: Jego Ekscelencja Podsekretarz Stanu Rat Schultz jako przedstawiciel Ministerstwa Robót Publicznych, przedstawiciel Tajnej Rady Rządowej w Ministerstwie Handlu von Bartsch, przedstawiciel Głównej Rady Rządowej w Ministerstwie Robót Publicznych Bredow, prezes Rady Budowlanej w tym samym ministerstwie Gerhardt, prezydent Frhr. Von Maltzahn- Gültz ze Szczecina, prezes rządowy hrabia von Schwerin, Główna Rada Okręgu szef królewskiej kancelarii Dr. Frhr. Von Lützwow ze Szczecina, Okręgowa Rada Budowlana Wilhelms z Koszalina, naczelny portowy inspektor budowlany- Kołobrzeg, Okręgowa Rada Budowlana Bernhard-Słupsk, naczelny burmistrz miasta Matthes- Słupsk, Członek Izby Deputowanych Bandemer-Selesen, dyrektor poczty Weber- Słupsk, rządowy budowniczy Lange- Kölbergermünde, inspektor konstrukcji wodnych Länge- Ustka, i inn.

Dworce kolejowe w Słupsku i w Ustce, port i mola portowe w Ustce były uroczystie ozdobione różnymi flagami i zielenią. Statki handlowe akurat stojące w porcie i parowce rządowe „Exzellenz Baensch” oraz „Pfeil” były udekorowane pełną galą banderową.

Uczestnicy, którzy jechali ze Słupska pociągiem odjeżdżającym o godz. 10:35 rano byli witani w Ustce wiwatującymi fanfarami orkiestry dętej korpusu słupeckiej husarii następnie orkiestra ta uczestniczyła we wszystkich ceremoniach. Przy śniadaniu pozdrawia gości szef zrzeszenia, Kauffman, goście zostali też uroczystie powitani z pozdrowieniami, na plaży bałtyckiej.

Podsekretarz Schultz przekazał pozdrowienia i gratulacje od ministra robót publicznych, któremu praca nie pozwoliła na przybycie tutaj i wzięcie udziału w tych wspaniałych uroczystościach. Wypowiadając się w imieniu królewskiego rządu państwowego, żywił nadzieję, że ten obecnie zrealizowany projekt sprawi, że mola będą należycie odporne na działania fal, a zapiaszczenie portu zostanie wstrzymane przez odpowiednie baseny portowe a zapiaszczenia od strony morza będą usuwane przez systematyczną i wydajną pracę pogłębiarek. Wyraził zdanie, że rząd ma nadzieję poprzez zapewnienie poprawnej konstrukcji i należytego wykonania portu przyczynić się do ożywienia handlu, przemysłu, żeglugi i rolnictwa. Powiedział też, że większy port i o większej głębokości wody daje nadzieję na odwiedzanie go przez jednostki o większej ładowności i o posiadaniu przez nie większego zanurzenia. Mówił też, że ma nadzieję na to żeby port sprostał zadaniom jakie niesie pokojowa konkurencja tak krajowa jak i zagraniczna. Wyraził też taką nadzieję, że żaden statek wroga nie znajdzie się na drodze wodącej do portu w Ustce. Jego przemówienie zakończyło się owacją na cześć cesarza.

Po śniadaniu uczestnicy uroczystości popłynęli na krótki rejs na rządowych parowcach „Exzellenz Baensch” i „Pfeil” przysłanych tu przez szefa kancelarii okręgu, koniec rejsu nastąpił przy wschodnim molu. Uprzywilejowane miejsca były zarezerwowane dla budowniczych portu, weteranów wojennych i pracowników stacji pilotów. Pozdrowił ich szczególnie podsekretarz Schulz i prezydent Frhr. Von Maltzahn- Gültz. Główny prezydent znajduje wśród robotników byłego towarzysza z pułku, którego przywitał niezwykle ciepło uściskiem dłoni.

W środku wschodniej główki jest wmurowany kamień z napisem „Erbaut 1899-1903”. Obchody rozpoczęły się odegraniem chorału „Nun danken alle Gott” przez orkiestrę dętą. Następnie zabiera głos inspektor inżynierii wodnej:

Wasza Ekszelencjo! Szanowni Zebrani!

W połowie ubiegłego wieku rząd królewski był już w przededniu do podjęcia decyzji o zamknięciu portu w ujściu Słupi i tym samym z odcięciem Ustki od wymiany handlowej. Port był coraz bardziej zagrożony przyrostem ładu na plaży zachodniej, postanowiono wówczas zbudować basen pozwalający przesunąć wejście do portu na wodę o głębokości 5m, pozwalało to na uzyskanie przez jakiś czas w wejściu do portu głębokość 13 stóp lub 3,8 m i była to głębokość spełniająca potrzeby ówczesnych statków, a więc nie uwzględniająca zmian we flocie handlowej, która miała miejsce z upływem czasu. Te nadzieje na dobrze funkcjonujący port nie spełniły się.

Parowiec „Pommerania” udający się z misją na Półwysep Helski pozostawał unieruchomiony także przez 10 dni zanim wypłynął. Po niecałych 30 latach głębokość na drodze wejścia o 3.8m była niezwykle trudna do utrzymania i była ona zachowana w wąskim kanale. Zapiaszczenia wejścia do portu piaskiem z rzeki, zapiaszczenia z powodu przesuwającej się linii zachodniego brzegu oraz nanoszenie masy piasku i żwiru przez fale i prąd przybrzeżny zostały zatrzymane rozbudową a więc przemieszczeniem główek mól. Częściowego zamknięcia portu nie dawało się uniknąć mimo prowadzonej intensywnej pracy pogłębiarek w miejscach newralgicznych. Na ten przykład w 1900 roku po pogłębianiu portu w samym wejściu do portu usunięto 10000 m<sup>3</sup> piasku a w porcie 17000 m<sup>3</sup> gleby, uzyskana głębokość wypłycała się do głębokości 3 m zaledwie po upływie 8 dni od chwili intensywnej pracy pogłębiarek. Natomiast wiosną 1895 roku zapiaszczenie wejścia do portu wzrosło do tego stopnia, że głębokość wynosiła 2,5 do 3,5 m. Chociaż do 7 września koparka z ssawną pompą i z pomieszczeniem na urobek „Nogat” z Pillau po krótkim czasie uzyskała 5-6 m głębokości to zachodnie burze z 20 września i 12 października spowodowały powstanie dużych mielizn i to takich, że wejście do portu dużych statków zostało zamknięte a przywieziony ładunek musiał być rozładowany w innych portach. W latach 1897 i 1898 były trudności z wejściem do portu. Parowiec „Adler” musiał czekać 10 dni w porcie zanim mógł stąd dalej wypłynąć. wiec „Apollo” pomimo swojego niewielkiego zanurzenia wynoszącego 3,75 m wpłynął na mieliznę i został cudem wyratowany. Parowiec „Stadt Leer” nie mógł w ogóle rozładować przywiezionego angielskiego węgla przywożonego do Ustki, musiał go w jednej części rozładować w Neufahrwasser i w drugiej części w Rügenwaldermünde. W lutym 1808 roku statki o zanurzeniu większym niż 2,5 m w ogóle nie mogły wejść do portu. Również w zimie 1897/98 wielokrotnie przychodzące barki i parowce musiały być specjalnie obsłużone, przybywające statki były przeładowywane na redzie lub holowane i przeciągane przez ławę piaskową. Ta ciągnąca się sytuacja kryzysowa, z której naszkicowałem jedynie najbardziej rażące przypadki i które znacznie osłabiają słupskiego ducha handlowego, kupcy słupscy dążą przeciw do bezkolizyjnej pracy i pragną naturalnego rozwoju w pracy portu w Ustce, tak też zgodnie armatorzy, kapitanowie statków i słupscy kupcy poprzez swoje zrzeczenie słupskich kupców występowało ze zgłaszaniem poszczególnych wniosków do odpowiednich ministrów. W związku z nagłym wzrostem piętrzących się skarg opisujących niebezpieczeństwo, które groziło statkom odwiedzającym port w Ustce w dniu 24 marca 1898 r. zostało ogłoszone, że środki niezbędne na przebudowę portu w Ustce zostały na ten cel zgromadzone i można przystępować do samej przebudowy.

Cały czas urzędnicy państwowego rządu królewskiego obserwowali rozwój sytuacji zachodzącej w porcie. Projekt rozbudowy zawarty w protokole z dnia 3 maja 1898 r. został przyjęty przez odpowiednich komisarzy Ministra Robót Publicznych, minister nakazał sporządzenie szczegółowego projektu rozbudowy portu ze szczególnym uwzględnieniem rozbudowy mól. Zrzeczenie kupieckie zostało poinformowane rozporządzeniem, w którym

wyjaśniam, że poprawa wejścia do portu była przewidziana przez przebudowę końcowych odcinków mól i budowę nowych główek. Środki na zaprojektowaną budowę zostały zatwierdzone w budżecie administracji budowlanej na rok budżetowy 1899. Po tym działaniu przystąpiono do budowy. Ustawiono w jednej linii obie zapory portowe na tyle daleko aby już nie sięgał tam prąd brzegowy z niesionym piaskiem i tym samym określono również położenie wschodnie w konkretnych warunkach. Wschodnie molo zostało przedłużone do 127 m, a zachodnie do 142,5 m. Wejście portowe zostało poszerzone do 41,5 m. Koszt tej budowy, w tym prac rozbiórkowych, wyniósł 930000 marek, tak że wykonanie jednego metra gotowego mola kosztowało 3444 marki.

Nie mamy przekonania, że samo rozszerzenie mól daje gwarancję trwałego zachowania pożądanej głębokości na wejściu portowym, na poziomie 5 m, w projekcie uwzględniono też nową pogłębiarkę, która potrafi pracować w przypadku trwania złej pogody, pogłębiarka ta może pracować przy dużych falach i silnych wiatrach wiejących z zachodu i północnego zachodu - chodzi o niewstrzymywanie zwykłego ruchu statków. Ta nowoczesna, samoladująca się koparka ssąca, miała dużą dzielność morską, miała długość 56 m i wydajność 3-4000 m<sup>3</sup>/dzień rob. i kosztowała 330000 marek. Pogłębiarka nosiła nazwę „Stolpmünde”.

Nie wdając się w szczegóły techniczne budowy mola, nie mogę nie zwrócić uwagi na fundamenty mola, które to są najbardziej obciążone i narażone na najcięższe ataki fal morskich i które są głównym zadaniem do rozwiązania konstrukcyjnego mola a które tutaj zostało rozwiązane we wręcz wzorowy sposób. Każda z dwóch główek mola opiera się na pojedynczej żelaznej skrzyni o długości 15 m, szerokości 10 m i wysokości 9 m, a której waga wynosi 57000 kg. Skrzynia ta, bez podłogi, była podparta na dwóch żelaznych pływakach i tak została podholowana na swoje miejsce w konstrukcji, tam została opuszczona na dno i została wypełniona betonem. Na tym fundamencie wznosi się murowana budowa, na niej stoimy. Jakkolwiek prowadzeniu samej budowy przyświecała szczęśliwa gwiazda. Chociaż zdarzyło się tak, że burza szalejąca nocą zniszczyła pracochłonną pracę całego tygodnia, było to w sierpniu 1899 r. kiedy burza uderzyła w siedem ustawionych segmentów rusztowań, ale mimo tych zahamowań udało się zrealizować całą budowę zgodnie z projektem. Średnio przez pięć lat budowy było zatrudnionych 161 pracowników, a maksymalnie było 218. Zgłoszono 26 wypadków, które zdarzyły się na placu budowy w tym był wypadek z poważnym urazem oraz jeden wypadek śmiertelny. Dotyczy to pracownika Hermann'a Lemke'go, który 25 września 1899 r. spadł z mola i utonął w szalejącej kipieli.

Drodzy Panowie! Teraz przystąpimy się do poświęcenia. Dla upamiętnienia tych robót został wmurowany w nadbudowie wschodniej główki, kamień węgielny, w tym dokumencie jest następująca treść, którą mam zaszczyt przeczytać:

„Pod błogosławionymi rządami Se. Majestät Wilhelms II, cesarza niemieckiego i króla Prus, w latach 1899- 1903 zostało przedłużone o 40 m dorzecze portu Ustka aby poprawić drogę wodną wejścia do portu, dokonano tego przez przedłużenie obu moli i budowę nowych główek na molach. Dzięki tej budowie wejście do portu ma głębokość 5 m. Koszt tego przedsięwzięcia wyniósł 900000 marek. Projekt tej budowy znajduje się w Departamencie Budownictwa w Królewskim Ministerstwie Robót Publicznych w Berlinie.

W czasie realizacji budowy naczelną funkcję królewskiego rządu w Koszalinie pełnił szef kancelarii okręgu von Tepper- Laski, później szef kanc. okr. hrabia von Schwerin.

Główny nadzór budowlany prowadził z Regierungs und Baurat, Wilhelms z Koszalina, inspektor budowy portu Dohrman, później inspektor budowy portu Hoech, obaj z Kolbergmünde.

Na czele lokalnego kierownictwa budowlanego stał rządowy architekt Zander, później inspektor konstrukcji wodnych Hagen, obydwoj z Ustki.

Dokument ten został włożony do kapsuły, którą zamknięto przylutowaną pokrywą, w dniu 24 września 1903 r. kapsułę wmurowano w ścianę czołową główki wschodniego mola.

Dokument ten został opracowany przez organy, których przedstawiciele są obecni: sekretarz stanu Jego Ekscelencja Pan Schulz jako jeden z przedstawicieli Ministerstwa Robót Publicznych, Jego Ekscelencja naczelny prezydent Frhr. von Maltzahn-Gültz, również jest szef kancelarii okręgu hrabia von Schwerin, ponadto jest obecny prezes Izby Handlowej B. Kauffman, również jest tajny radca rządowy von Bartsch jako przedstawiciel Ministerstwa Handlu i Rzemiosła, ponadto jest inspektor inżynierii wodnej Hagen jako inspektor budowlany.

Administracja inżynierii wodnej zakończyła swoją pracę. Jako były urzędnik budowlany mam zaszczyt przekazać ukończone prace przewodniczącemu rządu królewskiego w Koszalinie jako podporządkowanemu przedstawicielowi ogólnej administracji państwowej. Niniejszym proszę, szanowny panie hrabio, żeby ten kamień wieńczący, koronujący naszą wspólną pracę, umieścić we właściwym swoim miejscu i posadzić przy pomocy młotka oraz dokładnie go tym młotem przemieścić do właściwego położenia.”

Młot użyty w ceremonii był wykonany z brązu z czarnym polerowanym trzonkiem, ufundowany przez konsula Koepke, posiadający ozdobę z pruskiego herbu i z napisem: „Stolpmünde, 24. 9. 1903”. Szef kancelarii okręgu przejmuje, hrabia von Schwerin przejmuje młotek słowami: „Niech prace zostaną zakończone, a ten kamień ułożony na jego miejscu.” Potem zwraca się do prezydenta następującymi słowami: „Przekazuję ten młot Waszej Ekscelencji do wykonania pierwszych ciosów w ten kamień wieńczący.” Następnie prezydent wykonuje ciosy młotem ze słowami: Kończymy tę pracę wyrażając pragnienie, aby to dzieło trwało długo i aby było przez długi czas honorowym pomnikiem jego budowniczych, aby stanowiło wsparcie dla spedytorów i było wspierane opieką Boga Wszchemogącego”. Jego Ekscelencji Schultz towarzyszą jego ciosy słowa: Trwaj do dalszego rozkwitu uesteckiego portu. Na błogosławieństwo handlu, przemysłu, żeglugi i rolnictwa regionu słupskiego oraz jego bliższego i dalszego środowiska. Ku chwale widocznej tu pruskiej inżynierii wodnej.” Po zabraniu głosu szef słupskiego zrzeszenia kupców B. Kaufmann zacytował stare motto tej korporacji, które przyświeca kupcom: „Fortuna arte regit” (Szczęście sprzyja mocnym.). Następnie przekazał młot tajemnemu radcy Naczelnej Rady Rządowej von Bartsch’owi: jestem tu w imieniu mojego szefa, który bardzo żałował, że praca nie pozwalała mu tu przybyć, minister handlu powiedział: „Bądź dla żeglugi pomorskiego handlu i dla samych statków, trwałym dobrem dyspozycyjnym pomorskiemu zrzeszeniu kupców ze Słupska, następny był tajny radca Rady Rządowej Bredow: „Kwitnij, rośnij i rozwijaj handel zmieniaj miasto Słupsk”, tajny radca budowlany Gerhardt: „Bądź jako łamacz fal chroniących żeglugę i nieś błogosławieństwo na morzu”, szambelan von Bandemer: „Niech żyje Stolpmünde dzisiaj i zawsze”, główna rada okręgu Dr. Frhr. Von Lützw: „Z Bogiem dla króla i ojczyzny“, des Regierungs- und Baurats Wilhelms: „Na cześć niemieckiej inżynierii wodnej, dla bezpieczeństwa zagrożonych statków, jako błogosławieństwo dla słupskiego zrzeszenia kupców”, inspektor budowy portu Hoech: „Falom do ich łagodzenia, spedytorom dla ochrony, handlowi do pracy”, konsul Koepke: „Uzdrow żeglugę i handel, rozwijaj się przy pełnym błogosławieniu miastu Słupskowi i ujściu w Ustce. Boże dopomóż im”, kupiec i drugi naczelnik korporacji, W. Meyer: „Bądź zawsze po stronie ochrony żeglugi, ochrony handlu i rzemiosła”, rządowa rada budownictwa Bernhardt: „Trwaj na błogosławieństwo Rzeszy Niemieckiej i niemieckiej żeglugi”, pierwszy burmistrz Matthes: „Błogosław miastu i powiatowi słupskiemu”, rada miejska- (trzeci szef słupskiej korporacji kupców): „Błogosław niemieckiemu wybrzeżowi Morza Bałtyckiego”, wójt urzędu gminy Lewien- Stolpmünde: „Fale morskie rozbijaj, żeglugę chroń”, inspektor uesteckiej budowy Rupp: „Służ w imieniu urzędników pracowników”, pracownik Meyer: „Zawsze i wszędzie wierni Cesarzowi i Rzeszy”, nurek i cieśla Spitzer: „Z Bogiem dla naszego króla i cesarza”, kowal Durdel: „Z Bogiem dla naszego Cesarza i naszej Ojczyzny”, strażnik budowy portu Bahr: „Również pobłogosław rybaków” oraz na zakończenie szef kancelarii okręgu hrabia von Schwerin: „I tak jestem już ostatnim, który dzierży młotek i tymi trzema uderzeniami w kamień wieńczący kończę budowę mola. Bóg strzeże to dzieło, które tu trwa, błogosławi ludziom, którzy

je zaprojektowali, a także którzy je pobudowali. Wszyscy pamiętamy w tym momencie najbardziej łaskawego cesarza, króla, księcia i innych przywódców, pod których rządami budowa ta się rozpoczęła i została szczęśliwie zakończona. Wszystkie zmysły, myśli i dążenia naszego wzniosłego i wybitnego władcy zmierają do odzyskania starej, wysokiej pozycji swojego ludu na morzu, pozycji, którą miał już wcześniej przed wiekami, a chodzi o umiejętne wykorzystanie ducha handlowego i żeglarskiego, który żywotnie i z sukcesem odnotował swoje osiągnięcia w Hanzie, i który z powodzeniem wykreował silne służby wojskowe Rzeszy na morzu. Praca włożona w niniejszą budowę ma również służyć tym intencjom naszego wzniosłego władcy. Kończymy uroczystość okrzykiem: Niech żyje długo i szczęśliwie Jego Majestat, nasz cesarz, król i książę!”

Po uroczystościach w porcie odbyła się parada morską, w której uczestniczyły obydwa parowce rządowe „Exzellenz Baensch” i „Pfeil”. Po godzinnym uroczystym paradnym rejsie uczestnicy festynu udają się do baraku, gdzie również z pracownikami zaangażowanymi w budowę otrzymują posiłek. Prezes von Maltzahn- Gültz życzył pracownikom budowy portu dużo szczęścia oraz powodzenia po już zakończonej tu pracy i wyraził uznanie za dobre tutaj porozumienie się z pracodawcami. Co inni wymyślili to pracownicy sami to własnymi rękoma wykonali. Wyraził nadzieję, że taka współpraca między „głową a ręką” będzie mogła mieć miejsce zawsze w przyszłości. Cieśla Spitzer wystąpił w imieniu pracowników i pochwalił stawiając wysoko umiejętności kierownicze obecnych tu władz. Bankiet ostatecznie łączy uczestników w domu zdrojowym. Po toaście „za cesarza” prezydent stwierdza, że ta prastara przypowieść, która dotyczy kupców „Fortunam arte regit” ostatecznie obowiązuje również każdego władcę Fortunam patriae regit arte, ingenio, voluntate: kieruje szczęśliwym statkiem ojczyzny z umiejętnościami, duchem i stanowczą wolą. Telegram z uroczystości skierowany do cesarza brzmi:

„Jego Cesarska i Królewska Mość Cesarz i Król – Berlin. Tak więc dzisiaj odbyło się w obecności przedstawicieli władz państwowych wstawianie kamienia wieńczącego w główce nowego mola portu w Ustce, członkowie zrzeszenia kupców ze Słupska na Pomorzu składają niniejszym Jej królewskiej Mości podziękowanie za promocję rozbudowy portu, niech Wasza Wysokość będzie spokojna, gdyż obecny rozwój żeglugi jest na dobrej drodze w swoim rozwoju, obiecuję też, podążając za swoimi przodkami z Hanzy, stanąć w obronie niemieckiej potęgi na morzu tak w czasie wojny jak i w czasie pokoju.

B. Kaufmann, kierownik zrzeszenia kupców w Słupsku na Pomorzu.”

Jako drugi przemawiający zabiera głos kierownik Kauffmann:

„Szanowni Zgromadzeni! Dawno minęły czasy, kiedy to Morze Bałtyckie oprócz Morza Śródziemnomorskiego było centralnym punktem gospodarczym, a tym samym również przedmiotem zainteresowania politycznego. Ale nawet dzisiaj po tylu wiekach, pamięć o wielkiej potędze morskiej jest tutaj żywa, pamięta się o członkostwie Słupska w królewskiej Hanzie i nawet dzisiaj herb naszego starego zrzeszenia pokazuje średniowieczny statek z napisem „Fortunam arte regit”- „Szczęście sprzyja mocnym”- i słusznie bo przecież znaczenie Morza Bałtyckiego też spadło odpowiednio proporcjonalnie, jednakże w wartościach bezwzględnych idea ta zawsze pozostawała nosicielem żywego ruchu, co w naszych lokalnych realiach jest to kwestia życiowa aby tu być. Dlatego rozbudowa portu w Ustce, pogłębienie drogi wodnej wejścia do portu i poprawa dostępu do portu były tak bardzo ważnym celem wysiłków naszej korporacji. Dlatego korzystam z okazji uroczystego wstawienia kamienia wieńczącego w molu portowym i traktuję ten akt jako spełnienie naszych wielkich życzeń. Dlatego też należą się gorące podziękowania od zrzeszenia kupców dla wszystkich instytucji zaangażowanych w rozbudowę obiektów portowych w szczególności dla rządu państwowego i Königlichen Regierung w Koszalinie. To wielki zaszczyt dla korporacji mieć taką możliwość, aby dziś osobiście wyrazić swoją wdzięczność dla wszystkich pracowników budowy i pracowników zakładów pomocniczych. Wraz z

przedstawicielami najwyższych i lokalnych władz serdecznie pozdrawiam Was, moi drodzy Panowie, że zechcieliście przyjąć zaproszenie i przybyliście tu do nas na tą uroczystość, a także wyrażacie zainteresowanie rozwojem naszego życia gospodarczego, w którym jest jeszcze, niestety, wiele potknięć. To dobrze, że chcecie tu z nami, moi drodzy Panowie, spędzić kilka przyjemnych chwil na samym brzegu morza i zabrać z sobą do domu same dobre wspomnienia! Proszę teraz członków naszej słupskiej korporacji o wzniesienie szklanicy i dołączenie do mnie z podniesieniem ważnego toastu: Niech długo żyją W szczęściu i zdrowiu nasi Honorowi goście! Niech żyją! Niech żyją! Niech żyją!

W odpowiedzi Jego Ekscelencja podsekretarz stanu Schultz, serdecznie podziękował za gorące i miłe powitanie przedstawicieli rządu i honorowych gości, wspominał taki czas, kiedy to Prusy i Niemcy, jak stwierdził, zajmowały mniej godną i właściwą dla nich pozycję na rynku światowym, a wtedy właśnie tak się składało, że dla naszej flagi brakowało niezbędnego szacunku. Królewski Pruski Rząd Państwowy postrzega konieczność rozbudowy lądowych dróg transportowych kolejowych jak też uruchomienie morskich i śródlądowych połączeń wodnych, ma to służyć jako silne wzmocnienie państwa i jego wyniesienie na rynku światowym. Przedstawiciele rządu państwowego są zachwyceni i zadowoleni z tego co usłyszeli tu dzisiaj, wynika z tego bowiem, że w Słupsku i w Ustce ten wysiłek rządu państwowego, aby doprowadzić port w Ustce na wyższy funkcjonalny poziom został przyjęty z podziękowaniami i uznaniem. Rząd stanowy będzie nadal opiekował się portem w Ustce, będzie sprawdzał czy rozwija się handel szczególnie sprzedaż prowadzona przez zrzeszenie kupców ze Słupska i Ustki. Rząd stawia na szybki rozwój w sprzedaży korporacji zrzeszenia kupców i Izby Handlowej.

Przewodniczący Frhr. von Maltzahn- Gültz stwierdza, że jego podziękowania są skierowane do dwóch stron: do zrzeszenia kupców i do organu centralnego, który umożliwił zakończenie tej inwestycji. Wyraził podziw na wysoki poziom fachowy dla wszystkich współpracowników budowy mół.

Tajny radca Gerhardt wniósł toast za żony i córki ze Słupska i Ustki.

Rządowy radca budowlany Wilhelm powiedział, że kiedy został siedem lat temu przeniesiony z miasta Punzig do Koszalina to kazano mu szczególnie dbać o dobro portu w Ustce. Jakkolwiek przeżył on tu pewne poniżenie, bo w Gdańsku proponowano mu wyższą gażę. Zaraz w ciągu pierwszych 24 godzin swojego zasiedlenia, depeszował Kauffman ze Słupska z informacją o tym, że głębokość wody w usteckim porcie obniżyła się do 3 ½ m. Odwiedził Ustkę i musiał wysłuchać skarg co do głębokości wody w porcie. Wcześniej nic o tym nie wiedział lecz teraz skargi te uznał za zasadne. W komisyjnym protokole stwierdzono, że warunki do żeglugi w usteckim porcie będą nie do utrzymania. Było oczywiste, że gruntowna zmiana obiektów portowych jest konieczna. Już w czasie budowy miałem jak najlepsze wsparcie władz słupskiego zrzeszenia kupców i ze strony władz zwierzchnich. Trudności podczas trwania budowy były duże i dość trudne do rozwiązania przez niego samego jak również przez innych użytkowników. Przecież powinni mu ułatwić pracę, aby mieli, gdzie zacumować swoje statki. Często używano w konfrontacji zbyt twardych i niepotrzebnych słów, ale obecnie ci, co wcześniej prowadzili z nim prawdziwe walki na słowa to teraz znaleźli się na czele komitetów tego pięknego festiwalu. Jestem pewien, że obecnie mają wyrzuty sumienia gdy sobie pomyślą jak źle został on kiedyś potraktowany. Dzięki: mieliby te wyrzuty, stojąc na czele komisji tego wspaniałego przyjęcia. Mówca podnosi ten świąteczny toast na rzecz świątecznej komisji (Puttkammer, Koepke i Ottow).

W imieniu uczujących członek rady miejskiej Puttkamer zwięźle odpowiada: „Das Festkomitee dankt und trinkt”.

W czasie trwania przyjęcia przyszły następujące telegramy, które są odczytywane:

## Port w Ustce (od 1310 do 1945)

Z Berlina:

Do siedziby słupskiego zrzeszenia kupieckiego Ustka dom zdrojowy. Ku mojemu szczeremu żalowi wstrzymały tutaj mnie sprawy gospodarcze i nie mogłem uczestniczyć w uroczystości posadowienia kamienia wieńczącego w nowej główce usteckiego portu, przesyłam najserdeczniejsze gratulacje dla wszystkich biorących udział w uroczystościach i mam nadzieję, że wraz z posadowieniem kamienia wieńczącego skończyły się problemy z wejściem do portu. Minister robót publicznych, Budde.

Z Wiesbaden:

Prezes Izby Handlowej Kaufmann, Ustka. Z wyrazami ciepłej sympatii do Waszej pięknej uroczystości wysyłam przyjazne pozdrowienia, Tepper- Laski.

Z Kołobrzegu:

Korporacja zrzeszenia kupców, dom zdrojowy, Ustka.  
Życzę szczęścia z okazji Waszego świątecznego dnia i także życzę udanego przyjęcia.

Z Elberfeld:

Zrzeszenie kupców Ustka, dom zdrojowy. Niestety, zajęcia służbowe nie pozwoliły mi abym wziął udział w uroczystym posadowieniu kamienia wieńczącego w Waszym porcie, myślę że znikną przeszkody w handlu. Hirsch, wiceburmistrz.

Inni co wzięli udział w wypowiedziach to szambelan Bandemer- Selesen i konsul Koepke. Ten ostatni zabrał głos i mówił między innymi:

„Jako 31- latek otwarcie przyznaję, że pragnę ciągłego postępu i tak już w najbliższej przyszłości myślę o postępie w handlu, nawiązałem już kontakt z naszym cenionym szefem kancelarii okręgu i pragnę aby zostały usunięte kolejne przeszkody, które hamują postęp taką przeszkodą było stare wejście do portu, taką przeszkodą też były zbyt płytko posadowione główki pozwalające na ciągłe zapiaszczenia. Jestem pewien, że całe zrzeszenie kupców ma podobne odczucia. Drugą rzeczą, którą mam na sercu to współpraca z wysoko ocenianym naszym szefem kancelarii okręgu, nie jest tajemnicą, że darzymy go naszym największym zaufaniem i tak jak współpracował z renowacją portu i symbolicznie uczestniczył w posadowieniu ostatniego kamienia wieńczącego tak w pełnej zgodzie i z pełnym zapałem będzie czynnie uczestniczył w eliminowaniu wszelkich przyszłych trudności w przełamywaniu barier stanowiących opór.” Następnie przekazał szefowi kancelarii okręgu wykonany na tę okazję młot, który był połączony i miał wygrawerowany w srebrnej tabliczce odpowiedni cytat, szef kancelarii okręgu podziękował za ten prezent i zwrócił się do uczestników w następujące słowa:

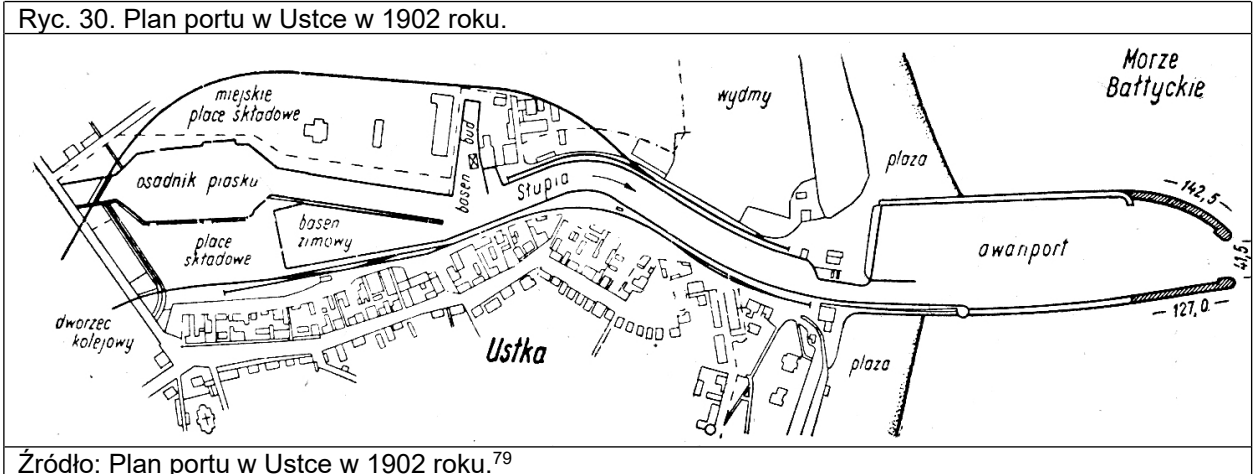
„Fakt otrzymania od Was w prezencie specjalnego młota jest oczywistym powiązaniem z ostatnimi trzema ciosami w kamień wieńczący portową główkę usteckiego mola, jest to dla mnie osobiście wyjątkową przyjemnością i wyjątkowym wyróżnieniem od przyjaciół. W zasadzie chcę wyrazić w co święcie wierzyłem pełniąc swoją funkcję a mianowicie można to moje motto wyrazić w następujących słowach zamykających się w okrzyku „Landgraf będzie twardy!” I obiecuję, że będę również w przyszłości utożsamiał się z tym mottem. W przyszłości będę bronił Ciebie i Twoich interesów, tak samo będę bronił interesów gminy Ustka, miasta Słupsk i powiatu słupskiego. To ostatnio wymienione miejsce, to miejsce, w którym jesteśmy dzisiaj. Dla Ustki, miasta Słupsk i powiatu słupskiego nazwy są pobrane ze starego miasta Słupsk a ja chcę tu pracować tak długo, dopóki starczy mi sił. Aby to potwierdzić, proszę Was abyście opróżnili tą szklanicę za dobro trzech społeczności tak ściśle związanych z nazwą Stolpe. Gmina „Stolpmünde“, miasto „Stolp“ i powiat „Stolp“, niech żyją w zgodzie!”

To był koniec oficjalnej części tej niezapomnianej uroczystości. Ten dzień będzie również niezapomniany w historii portu jako niezwykle uroczysty.[...]<sup>78</sup>

---

<sup>78</sup> Verfaßt im Jahre 1936 von Walter Dominick, Stolpmünder Chronik, maszynopis wersji niemiecko-polskiej, Lübeck, s. 19-27.

Ryc. 30. Plan portu w Ustce w 1902 roku.



Źródło: Plan portu w Ustce w 1902 roku.<sup>79</sup>

[...] Z dniem 1 kwietnia 1904 r. został w Ustce powołany specjalny inspektorat budowy portu, który został powierzony inspektorowi inżynierii wodnej Hagen'owi. Hagenowi został przydzielony odcinek wybrzeża powiatu słupskiego i lęborskiego.

Od dn. 1 czerwca 1904 roku kierownictwo policji portowej i nadzór nad pilotażem w usteckim porcie są przenoszone z inspektoratu budowy portu w Kolbergermünde do tego w Ustce.

Ryc. 31. Latarnia morska w usteckim porcie.



Źródło: fot. Władysław Goliński

W zasadzie niektóre z poniższych informacji były podane lecz chcę je przypomnieć. [...] Historię usteckiej latarni morskiej datujemy od roku 1871. Była to wtedy zwykła latarnia z aparaturą Fresnela, wciągana na maszt stacji pilotów. Jej światło podsycane naftą było stałe, czerwone, o zasięgu 6 Mm i znajdowało się 11,6 m nad poziomem morza, oświetlając sektor 172,5°.

W roku 1892 zbudowano u nasady falochronu wschodniego nową stację pilotów z czerwonej licowanej cegły, z ośmiokątną wieżą na zachodnim narożniku. Charakterystyka światła, jego wysokość i zasięg pozostały bez zmian. Zastosowano jedynie soczewkę IV klasy, którą w siedem lat później bo w 1899 zmieniono na soczewkę klasy VI. W roku 1904 zmieniono charakterystykę światła na białe, przerywane.[...].<sup>80</sup>

Wiosną 1913 r. Na wschodnim falochronie umieszczono syrenę przeciwmgłową o napędzie spalinowym.

<sup>79</sup> Zbigniew Szopowski, Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 108.

<sup>80</sup> Marian Czerner, Latarnie morskie polskiego wybrzeża, Poznań-Słupsk, s. 108.

[...] Kolorowe szkła pochłaniają bardzo dużo energii świetlnej. Tak więc przy tym samym źródle światła, najmniejszy zasięg będzie miało światło zielone, następnie czerwone, zaś światło białe największy. Dla przykładu zasięg światła na szwedzkiej latarni Storklappen wynosi: białe - 19,5 Mm, czerwone - 15 Mm, zielone - 13 Mm. [...] <sup>81</sup>

W dn. 30 czerwca 1905 r. na parowcu rządowym „Geheimrat Baensch” spotykają się tajny radca Brandt i tajny radca rządowy Bredow z Ministerstwa Robót Publicznych, tajny radca rządowy Wilhelm, Koszalin i radca budowlany Hoech, Kołobrzeg, spotkanie ma na celu przegląd obiektów portowych i pogłębiarek oraz wizytację fabryki kamienia cementowego „Meteor” Uruchomiono od dn. 15 lipca 1904 r. działanie buczków przeciwmgielnych, które dają sygnał w okresie 30 sekundowym.

W dn. 12 lipca 1905 r. do portu w Ustce wszedł szwedzki parowiec „Neptunus”, pod dowództwem kapitana Mahnboy’a, statek przywiózł 15000 worków (30000 cetnarów) tomasyny z belgijskiego portu. Ten parowiec miał zanurzenie wynoszące aż 16-17 stóp.

Parowiec „Franz Lansert” wcześniej należący do firmy spedycyjnej Poseidon- Stettin został niedawno zakupiony przez właściciela firmy żeglugowej F. W. Koepke i po raz pierwszy od momentu zakupu wznawia żeglugę ze swojego nowego portu macierzystego 29 listopada 1905 r. aby zostać załadowany w Rotterdamie. Ten parowiec o ładowności ok. 650 ton ma na celu podjęcie wymiany towarowej w ruchu z Ustki i między portami na Morzu Bałtyckim i Północnym.

18 grudnia 1905 roku kupiec Georg Krause nabył żaglowiec „Gazelle”, który wcześniej miał port macierzysty w Świnoujściu. Dowództwo nad tą zakupioną jednostką miał kapitan Gustav Neitzke. [...] <sup>82</sup>

---

<sup>81</sup> Marian Czerner, Latarnie morskie polskiego wybrzeża, Poznań-Słupsk, s. 16.

<sup>82</sup> Verfaßt im Jahre 1936 von Walter Dominick, Stolpmünder Chronik, maszynopis wersji niemieckopolskiej, Lübeck, s. 28.

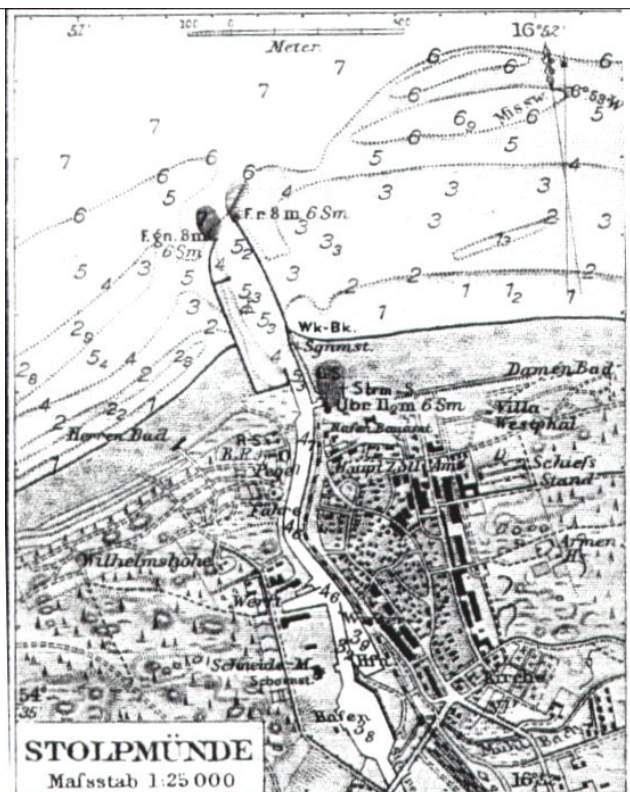
Mapa morska (fragment) z 1905 roku

Mapka po prawej stronie:

Ryc. 30. Mapa morska (fragment) z 1905 roku.

Nie jest tu zachowana skala 1 : 25 000.

Źródło: pochodzi z wydania przez REICHSMARINE-AMT, Berlin 1905.<sup>83</sup>



[...] W styczniu 1906 roku na nabrzeżach usteckiego portu panuje ożywiony ruch nie spotykany nigdy tu wcześniej zimą. Wynika to nie tylko z powodu bardzo łagodnej zimy tego roku ale również i z tego powodu, że mogą do portu w Ustce zawijać wreszcie duże jednostki. Firma C. E. Geiss zbudowała w porcie bardzo duży spichlerz. Z dniem 1 kwietnia firma ta uruchamia swój oddział w Darłowie.

Strajk pracowników portowych został zakończony na początku 1907 roku. Pracownicy podjęli tymczasowo pracę na starych warunkach. Komisja prowadziła negocjacje z pracodawcą w sprawie nowej taryfy płacowej.

Kilka lat temu Ustka się rozrosła, bo została powiększona przez wybudowanie fabryki kamienia cementowego „Meteor”. W kwietniu 1907 r. Stowarzyszenie Konsumentów Rolnych, Słupsk, zbudowało praktyczny i piękny obiekt służący do załadunku i rozładunku zboża ze statków, linii kolejowych po zachodniej stronie portu wraz z wagonami. Magazyn zakupiony przez F. W. Koepke został całkowicie przebudowany. Urządzenia posiadają własne zasilanie i oświetlenie. Na parterze znajdują się dwa elewatory, na pierwszym piętrze znajduje się urządzenia olejowe do przeróbki ziarna i urządzenie do śrutowania ziarna. Na drugim piętrze znajdują się cztery oddzielne urządzenia do oczyszczania ziarna z przeznaczeniem na zasiew, na trzecim piętrze następuje ostateczne oczyszczanie ziarna siewnego.

We wrześniu 1907 roku mówiło się, że ruch statków zwiększał się z roku na rok, ale rozbudowa powinna być jeszcze nadal prowadzona. Wejście do portu musiało zostać ulepszone. W czasie panującemu sztormu nie można wejść do usteckiego portu a więc statki nie mają schronienia pomiędzy Swinemünde i Neufahrwassser.

Firma C. E. Geiss utworzyła w 1907 roku nowe połączenia między Ustką a Hamburgiem i z powrotem oraz pomiędzy Ustką a Memel.

<sup>83</sup> Mapa morska (w tym powyżej pokazany fragment) z 1905 roku pochodzi z wydania przez REICHSMARINE-AMT, Berlin 1905.

## *Port w Ustce (od 1310 do 1945)*

W 1908 r. zbudowano tu stację wodowskazową. Wnętrze jest wyłączną własnością Geographischen Instituts w Poczdamie. Każdego dnia w południe o godzinie 12:00 pilot odczytuje zarejestrowany poziom wody. Następnie prowadzone są obserwacje dotyczące spadku i wzrostu poziomu morza oraz prowadzi się wzrostu poziomu wody spowodowanego burzą i rejestrowane są podmorskie trzęsienia ziemi. Istnieje tylko dziewięć takich stacji z wyjątkiem Stolpmünde jeszcze w Arkona, Bremerhafen, Marienleuchte, Pillau, Swinemünde, Travemünde, Warnemünde i Wismar.

Bezpośrednie połączenie kolejowe ze Sławmem utworzono w 1909 roku, przynosi ono korzyści dalszemu rozwojowi portu, na rozwój mają budowane później linie (Stolper Kreisbahn).

Na zachodniej głowce mola, została elektrycznie sterowana syrena szerokim ostrzeżeniem i wezwaniem do uwagi (róg mgłowy) jest ona umieszczona na maszcie obok światła główki.

5 sierpnia 1913 r. wizytowała port ekipa wysokich urzędników ministerstwo robót publicznych, Frühr von Coels, tajny radny dr Münchgaden i przedstawiciel rządu z Koszalina Tajnej Rady Budowlanej Wilhelms także zwrócono uwagę na to jak zmienia się otoczenie portu i wydmy.

W dniach 30 i 31 grudnia 1913 r. oraz 9 i 10 stycznia 1914 r. Ustka, podobnie jak całe wybrzeże Pomorskie, została dotknięta przez burze. Poziom wody w porcie wzrastał do 2,04m powyżej normalnego. Nabrzeża i drogi w porcie były całkowicie zanurzone pod wodą. Powódź zniszczyła Dameribadeanstalt (dzisiejszy Ostbadeanstalt), woda podniosła się stopniowo została wyrzucona do Dünonluß, gdzie wkrótce całkowicie się rozmyła. Około 80 namiotów plażowych zniszczyła burza. Namiot z plaży został wyrzucony na molo i przez przyływ przeniesiony na drugą stronę portu. Pompownia i rura na gorącą wodę odnoszą poważne szkody. Także wydmy i drzewa na wydmach zostały mocno podmyte. Działania pomocowe inicjowała komisja dla województwa pomorskiego, po tym jak starosta powiatu słupskiego von Brüning przekazał fundusze powiatowe. W Słupsku na rzecz poszkodowanych datki przyjmują Kreissparkasse i Kreiskommunalkasse, a kolejny punkt zbiórki prowadzi "Zeitung für Hinterpommern (Stolper Wochenblatt)". W sumie zebrano 9000 marek, z czego 3000 marek jest to kwota uzbierana przez akcję prowadzoną przez gazetę.

Pod koniec maja 1925 roku uruchomiono tu stocznnię budowy łodzi „Bartsch i Suschke”.

W czerwcu 1925 roku koparka korytowa "Simson" daje głębokość 5,5- 5,7 m w awanporcie w kanale żegludowym.

W lipcu 1925 roku, betonowe bloki zostały ponownie zatapiane od strony morza na wschodnim molo, je wzmacniając. Bloki o wadze około 270 centnarów są transportowane barkami wejściem do awanportu i następnie podnoszone przez duży dźwig, który umieszczał je na swoje miejsce na molo. 2 sierpnia 1925 roku nad ranem przybywa tu motorowiec "Buckau" i przewozi wycieczki po morzu.

W lutym 1926 r. ruch portowy nadal rozwijał się korzystnie dzięki zapewnieniu właściwej głębokości wody. Od marca do początku października 1926 roku na wschodniej plaży zbudowano dziewięć łamaczy fal o długości 65- 80 m. Z całkowitego kosztu 67000 marek, gmina płaci 13400 marek, państwo płaci resztę bez odsetek. W celu dalszej ochrony zagrożonych wydmy po wschodniej stronie, u podnóża wydmy wykonana jest ochronna ściana z kłód. Latem 1926 roku zakończono budowę 700-metrowej ściany nabrzeża po wschodniej stronie portu.

Pod koniec 1926 roku w porcie na kanale Słupi powstały trzy nowe pomosty dla łodzi rybackich z instytucji Hafenbaufiskus.

Jesienią 1928 roku piasek wydobyty z basenu osadowego przez koparkę kubelkową został wyrzucony na kościelną łąkę i łąkę gminną, również został przetransportowany pompą

odśrodkową na Stolper StraÙe. Po zasypaniu łąk pozostałe masy piasku są sprowadzane na wschodnią plaÙę za pomocą drugiej pogłębiarki, piasek podlega również płukaniu.

Działalność portowa rozszerzyła się do tego stopnia, że istniejące dwa tory kolejowe w porcie nie są już wystarczające, aby poradzić sobie z panującym ruchem towarowym. Administracja "Reichsbahn" planuje zatem budowę trzeciego toru po wschodniej stronie portu. Niestety, tor nie może być zbudowany aż do domu pilota, ponieważ nie pozwala to na droga portowa ze względu na jej niewielką szerokość.

12 lipca 1929 r. testowana była sygnalizacja przeciwmgielna, która jest zamontowana na wschodniej głowce mola zamiast syreny z silnikiem elektr. Światło, które znajduje się 9 metrów nad średnim lustrem wody, zostało podniesione o dwa metry, aby chronić je przed rozpryskami i lodem.

Nowy system składa się z dźwięku powstałego w nowoczesnym elektrycznym nadajniku membranowym, który zapewnia serię krótkich i długich tonów odpowiadających literom Morse'a S T. Sygnał jest podawany w następujących pomiarach czasu: krótki ton 1,5 sekundy, krótka przerwa 1,5 sekundy, powtórzenie, krótki ton 1,5 sekundy, długa przerwa 4,5 sekundy, długi dźwięk 4,5 sekundy i długa przerwa 13,5 sekundy. Powtórka odbywa się co 30 sekund. System ten ma na celu umożliwienie lokalizacji portu nawet w przypadku bardzo brzydkiej pogody.

W lipcu 1930 roku w porcie i na plaży zainstalowano nowy sprzęt ratunkowy (tyczka ratownicza, koło ratunkowe z linką).

W 1934 roku rozpoczęły się prace nad obszerną rozbudową portu po jego zachodniej stronie. Po dwóch latach szeroko zakrojone prace są zakończone. Poprawa portu powoduje znaczny wzrost ruchu w porcie.

Niektóre dane z ruchu portowego ujawniają postępowanie: -

| rok  | statki   |          | rok  | statki   |          |
|------|----------|----------|------|----------|----------|
|      | wejścia: | wyjścia: |      | wejścia: | wyjścia: |
| 1878 | 284      | 280      | 1919 | 146      | 151      |
| 1880 | 319      | 322      | 1924 | 317      | 312      |
| 1889 | 393      | 395      | 1929 | 553      | 548      |
| 1895 | 288      | 289      | 1931 | 525      | 519      |
| 1896 | 331      | 329      | 1932 | 536      | 546      |
| 1901 | 276      | 276      | 1933 | 506      | 502      |
| 1904 | 418      | 418      | 1934 | 500      | 499      |
| 1905 | 475      | 475      | 1935 | 507      | 594      |
| 1913 | 541      | 543      | 1936 | 587      | 639      |

Ruch portowy w ostatnich latach stale wzrastał, ponieważ zdolność przewożenia ładunku przez statki znacznie wzrosła.

Ruch towarowy w porcie (import i eksport) przedstawia następujący zapis:

|      |                    |      |  |
|------|--------------------|------|--|
| 1930 | przeptyw 230 000 t | 1934 | przeptyw 191 000 t                     |
| 1931 | przeptyw 180 000 t | 1935 | przeptyw 228 000 t                     |
| 1932 | przeptyw 140 000 t | 1936 | przeptyw 227 000 t [...] <sup>84</sup> |
| 1933 | przeptyw 197 000 t |      |  |

<sup>84</sup> Verfaßt im Jahre 1936 von Walter Dominick, Stolpmünder Chronik, maszynopis wersji niemiecko-polskiej, Lübeck, s. 28-33.

Do 1945 r. port w Ustce poddany był jedynie modernizacjom a ostatnie projekty rozbudowy portu zostawały raptem wdrożone tylko na postawieniu pierwszych kroków realizacji budowy przerywając realizację całego projektu- np. ledwo rozpoczęta budowa trzeciego mola została przerwana. Wynikło to z przebiegu wojny a zmiany poprowadzenia nowych granic w sposób oczywisty zmieniały założenia i warunki pracy portu. Państwo niemieckie uzyskało możliwość do korzystania w pełni z portów w Gdańsku i Gdyni.

## Zaplecze portowe portu w Ustce i sąsiednich portów

Powierzchnia obszaru zaplecza- powierzchni zlewni dla interesujących nas rzek była już omówiona w jednym z pierwszych rozdziałów, a konkretnie w rozdziale „POJĘCIE ZAPLECZA PORTOWEGO”. Obecnie zostaną omówione inne czynniki poszerzające w XIX wieku zaplecze portu Ustka, jednak z uwzględnieniem też sąsiednich portów w Kołobrzegu i Darłowie.

Czynniki mające wpływ na wartościową zmianę zaplecza portów<sup>85</sup>:

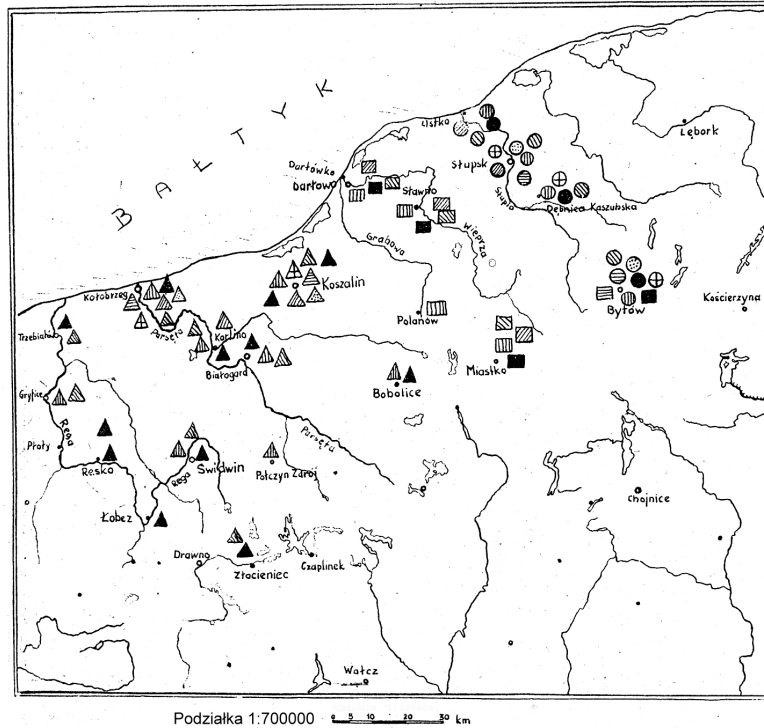
1. Zostaje oddana do użytku w 1870 roku linia kolejowa łącząca Szczecin z Gdańskiem. Kolej lokalnie przebiegała przez Świdwin, Białogard, Koszalin, Sławno, Słupsk i Lębork. Ustka otrzymała połączenie kolejowe dopiero w roku 1878. Odgałęzienie linii kolejowej przez Drawsko, Złocieniec i Czaplunek nie na wiele rozszerzyło obszar zaplecza, później dopiero poprowadzono linię w kierunku południowym i to dopiero poprowadziło towary z portów w głąb lądu.
2. Wybudowana szosa w latach 20- tych XIX w., łącząca Szczecin z Gdańskiem, nie miała odgałęzień do portów i nie miała praktycznego znaczenia dla gospodarki Pomorza- szosa ta miała jedynie znaczenie strategiczne. Późniejsza dopiero rozbudowa dróg bitych ma praktyczne znaczenie dla transportu towarów. Niski, ówczesny rozwój techniki ma jednakże wpływ na ograniczenia w transporcie. Praktycznie po drogach istniał przewóz osób i poczty oraz wożono przesyłki drobnicowe.
3. Port w Ustce nie leży w zatoce morskiej, nie leży też w ujściu dużej rzeki o dużej naturalnej głębokości. Ciągłe zapiaszczanie toru wodnego uniemożliwiało zawijanie do portu większych statków. Port był własnością rady miasta Słupska do lat 40- tych XIXw., nie starczało nigdy środków na właściwą konserwację portu umożliwiającą podjęcie prac przeładunkowych na poziomie portów w Szczecinie czy w Gdańsku. Nigdy nie powstały stałe połączenia z portami na Morzu Północnym lub Morzu Śródziemnym. Nigdy też nie starczało środków na specjalistyczne urządzenia przeładunkowe.
4. Zastosowanie w 1815 roku wysokich stawek celnych przez Królestwo Polskie odcina małe porty Pomorza od ich tradycyjnego terenu do prowadzenia obrotu towarowego.

---

<sup>85</sup> Piotrowski Klemens, Z historii portów Kołobrzegu, Darłowa i Ustki, Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej, Nr 30, 1962, s. 70.

Port w Ustce (od 1310 do 1945)

Ryc. 31. Zaplecze przywozowe portów Kołobrzegu, Darłowa i Ustki w XIX wieku.



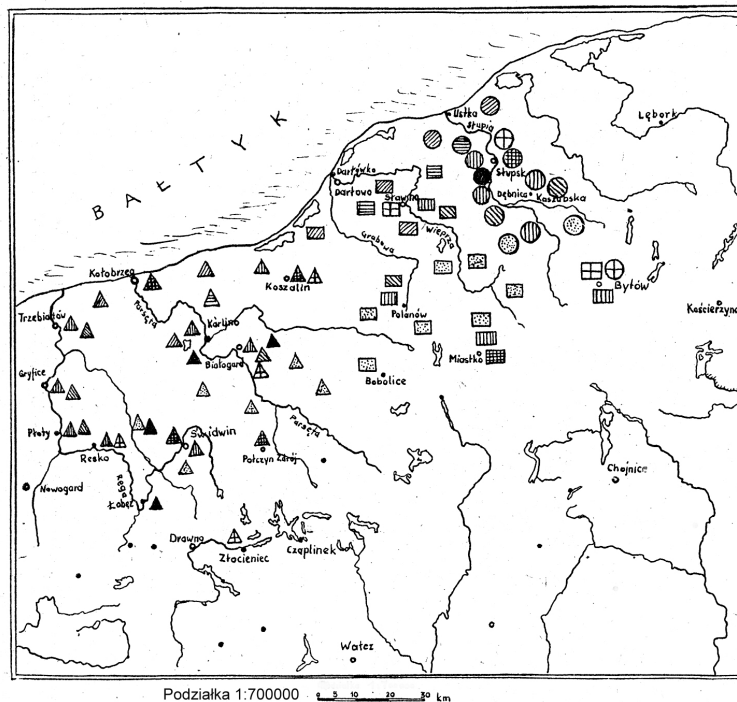
Zaplecze przywozowe portów Kołobrzegu, Darłowa i Ustki w XIX wieku

Legenda:

- △ Kołobrzeg
- Darłowo
- Ustka
- ▨ artykuły spożywcze { śledzie  
artyk. kolon.
- ▨ przetwory tłuszczowe do konsumpcji produkcyjnej
- węgiel kamienny do konsumpcji produkcyjnej
- ▨ wapno, kreda i soda
- ▨ smoła, dziegć, żywica
- ▨ wyroby z żelaza
- ▨ materiały budowlane

Źródło: Piotrowski Klemens, Z historii portów Kołobrzegu, Darłowa i Ustki, Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej, Nr 30, 1962.<sup>86</sup>

Ryc. 32. Zaplecze wywozowe portów Kołobrzegu, Darłowa i Ustki w XIX wieku.



Zaplecze wywozowe portów Kołobrzegu, Darłowa i Ustki w XIX wieku

Legenda:

- △ Kołobrzeg
- Darłowo
- Ustka
- ▨ żyto i przetwory
- ▨ pszenica
- ▨ owies
- ▨ jęczmień
- ▨ drewno i wyroby
- ▨ spirytus
- ▨ piwo
- krochmal

Źródło: Piotrowski Klemens, Z historii portów Kołobrzegu, Darłowa i Ustki, Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej, Nr 30, 1962.<sup>87</sup>

<sup>86</sup> Piotrowski Klemens, Z historii portów Kołobrzegu, Darłowa i Ustki, Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej, Nr 30, 1962, s. 117.

<sup>87</sup> Piotrowski Klemens, Z historii portów Kołobrzegu, Darłowa i Ustki, Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej, Nr 30, 1962, s. 118.

## Zaplecze portu w Ustce- budowa lokalnych dróg i wąskotorówki

W drugiej połowie XIX wieku nastąpiło wyraźne polepszenie warunków dla portu w Ustce, powstały drogi bite i nastąpiło podłączenie do sieci kolejowej. W roku 1835 została ostatecznie wykonana szosa Ustka- Słupsk. W roku 1859 została wybudowana szosa do Darłowa, w roku 1894 zostało zrealizowane połączenie portu w Ustce z Gąbinem, znajdującym się w północno wschodniej części powiatu.

Połączenie dość późno do sieci kolejowej (1878) utrudniało i blokowało właściwą pracę portu. Istniało już połączenie wcześniej zrealizowane tj. Słupsk- Piła, dawało to możliwość korzystania z wygodniejszej i tańszej drogi wodnej dla dalekich morskich przesyłek. W latach 1910-1911 wybudowana została linia kolei wąskotorowej Ustka- Sławno. W tym czasie była w budowie wąskotorowa kolej powiatowa Ustka- Kępno, po uruchomieniu trasy swoje własne połączenie miała cała północna część powiatu słupskiego.<sup>88</sup>

Nie ma wątpliwości, że kolej wąskotorowa stanowiła dla całego powiatu podstawę transportu, tak bliskiego jak i bardzo odległego- przez morze. Do dzisiejszego dnia nie dysponujemy jednak źródłami dotyczącymi stacjonowania tu, w powiecie Słupskim, wojska i związanego z tym zaopatrzenia wojska. Przecież to właśnie na poligonach w okolicach Smołdzina i Czołpina wojsko sprawdzało sprzęt wojskowy (czołgi, samochody), który potem był eksploatowany w piaskach pustyni afrykańskich, w okresie II wojny światowej. Wyposażenie hangarów lotniska w Wicku...- wszystkie te urządzenia i budowle wymagały by dostarczyć wcześniej surowce i materiały oraz wyposażenie.

## Port w Ustce w latach 1915-1945

Po 1915 roku podejmowane były następujące prace modernizacyjne:

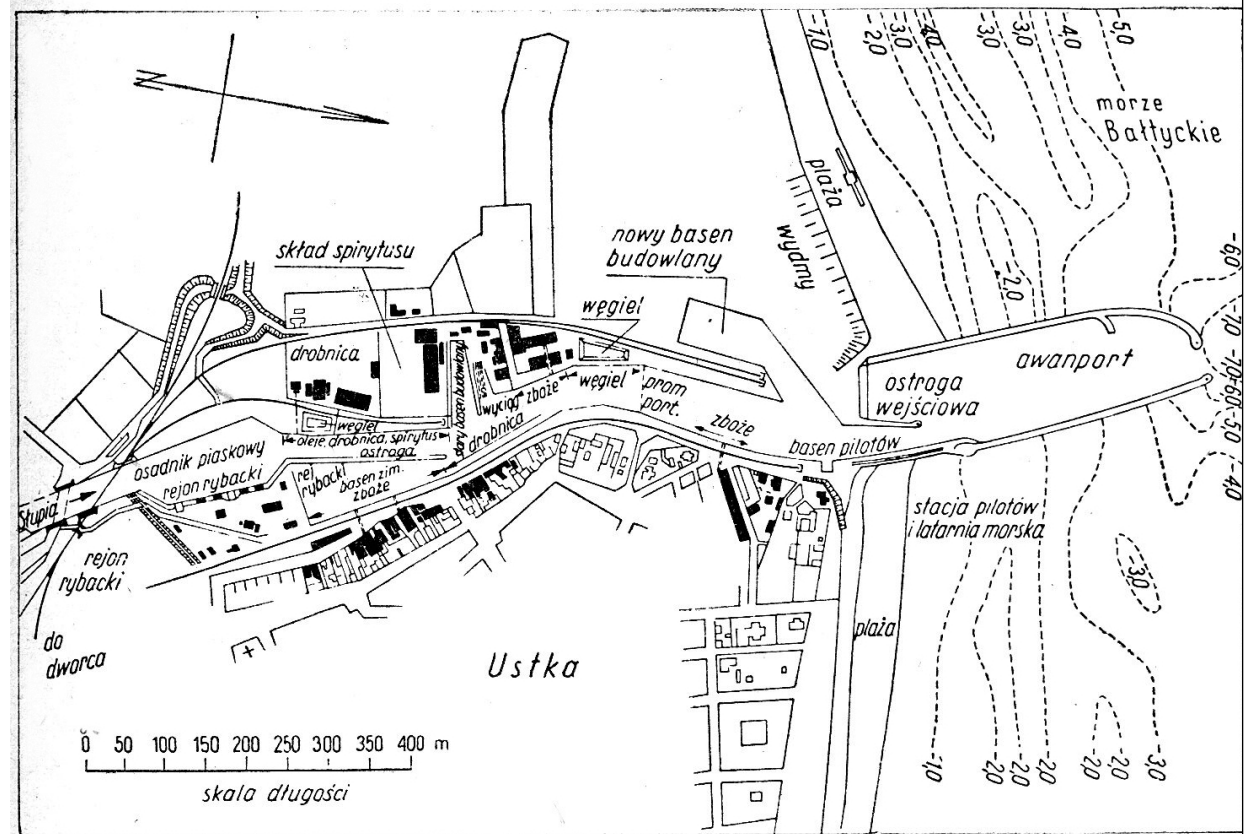
- do 1926 r. trwająca przebudowa dawnego basenu zimowego, po przebudowie była to przystań dla kutrów rybackich,
- w latach 1938-1939 został wybudowany basen budowlany, nazwany po drugiej wojnie światowej basenem Węglowym,

---

<sup>88</sup> Śmiechowski Zygmunt, Mertka Józef; Z dziejów Słupska i Ustki; 1958, s. 53.

Port w Ustce (od 1310 do 1945)

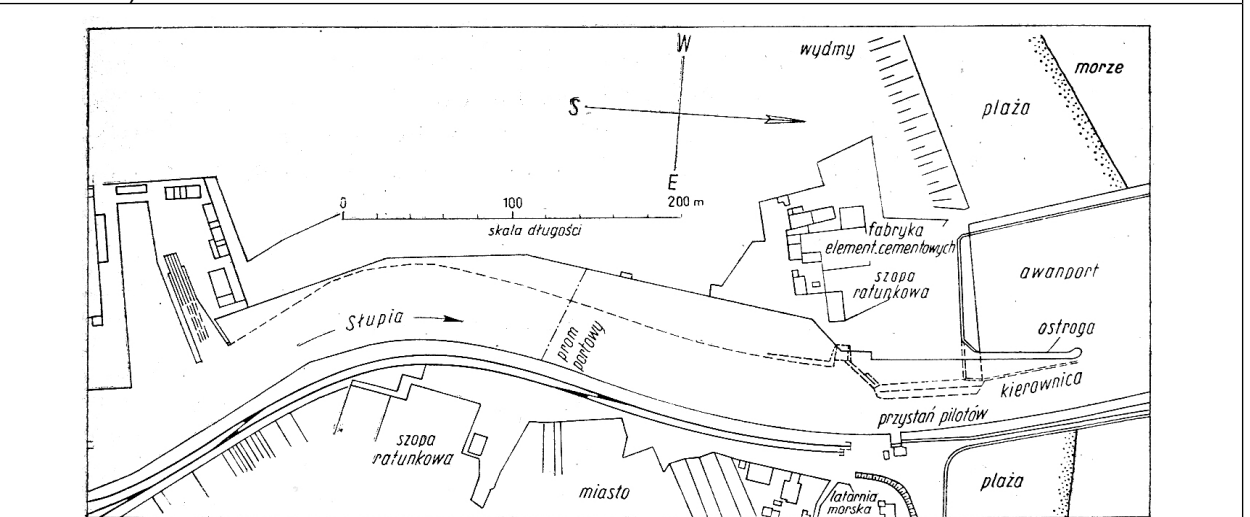
Ryc. 33. Plan portu w Ustce, stan 1939 rok.<sup>89</sup>



Źródło: Zbigniew Szopowski; Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962.

- poszerzono wejście z awanportu do portu wewnętrznego wraz z budową nowej ostrogi o długości 60 m,

Ryc. 34. Plan kanału portowego pokazujący poszerzenie kanału w jego wlocie do awanportu (projekt z 1934 roku).<sup>90</sup>



Źródło: Zbigniew Szopowski; Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962.

<sup>89</sup> Zbigniew Szopowski; Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 137.

<sup>90</sup> Zbigniew Szopowski; Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 125.

### *Port w Ustce (od 1310 do 1945)*

- w etapach przebudowania nabrzeży po obu stronach portu handlowego do łącznej długości 1240m,
- obetonowanie głowic palisady przy falochronach i utworzenie niskiej półki- konstrukcja pomagająca utrzymać w główkach głębokość 7 m a w porcie 6 m,
- w 1938 roku wyprostowanie wschodniego nabrzeża,
- zakupiono przenośnik pneumatyczny do transportu zboża, mogący podawać zborze na statek jednocześnie z trzech elewatorów.

Port w Ustce posiadał cały szereg wad. Były nimi:

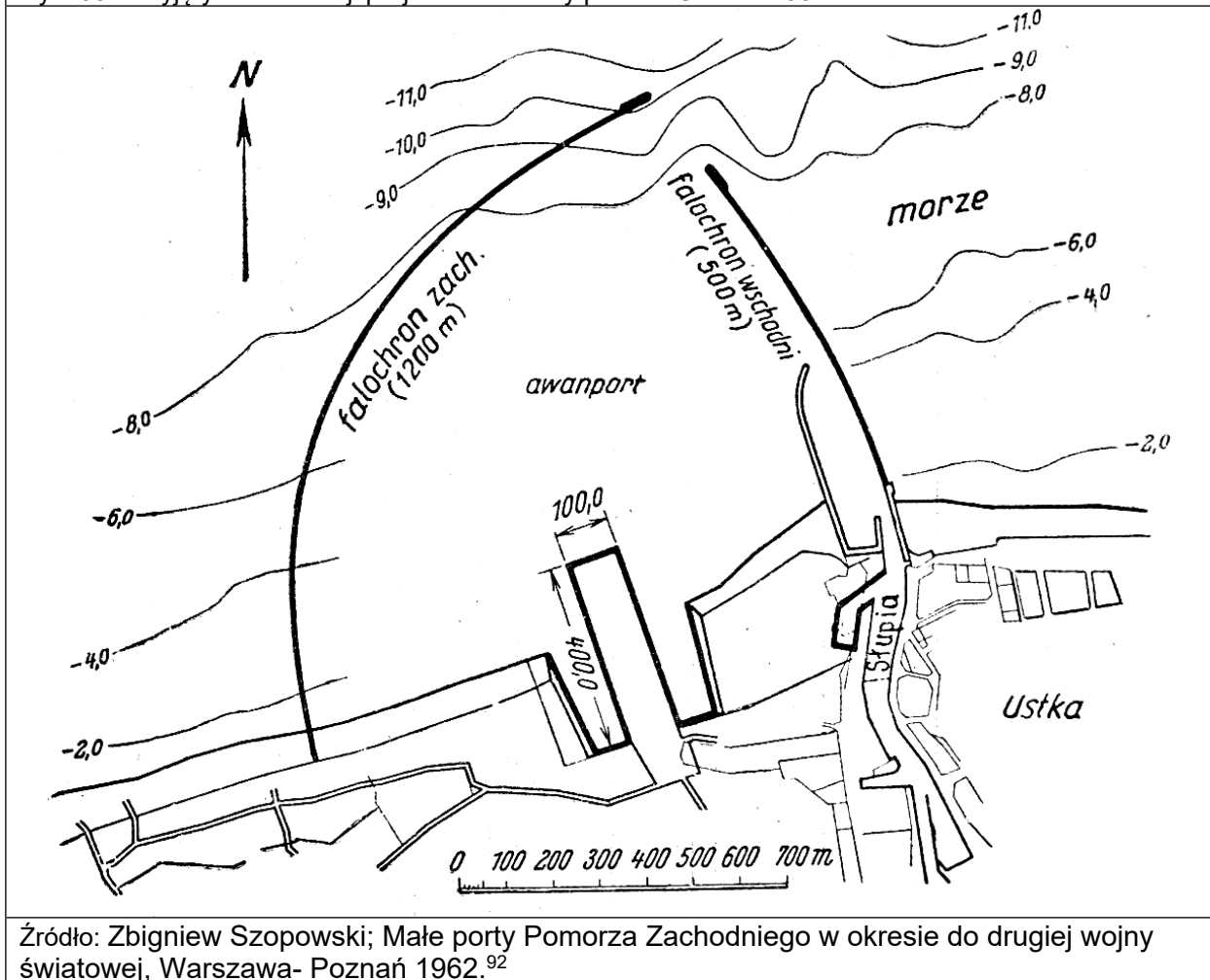
- silne zakrzywienie kanału portowego (ujściowego odcinka Słupi),
- wejście portowe umożliwiało wejście do portu fal sztormowych przy podchodzeniu ich z sektora NW do NNE. Przebieg falochronu wschodniego przyczyniał się w dużym stopniu do przenikania tych fal do portu wewnętrznego, a samo falowanie przy silniejszych sztormach stwarzało niebezpieczeństwo dla przycumowanych statków,
- wejście portowe usytuowane było równoległe do kierunku prądu przybrzeżnego. Statki wchodząc wolno do portu i mijając głowice falochronów doznawały gwałtownego dryfu,
- port w Ustce nie posiadał możliwości rozwojowych, a także brak w nim było miejsca pod budowlę przemysłową. W 1939 r. rozważano lokalizację projektowanego spichrza zbożowego o pojemności 10 tys. ton oraz placu składowego na węgiel. Także port rybacki wymagał przebudowy,
- wejście do portu ulegało ustawicznemu zapiaszczeniu i wymagało stałych robót czerpalnych.

Konieczność wprowadzenia w 1936 roku szybkiej i sprawnej komunikacji na drodze morskiej z ówczesnymi Prusami Wschodnimi. To nowe zadanie jak i chęć usunięcia istniejących wad portu w Ustce spowodowała opracowanie wariantowe dla rozbudowy awanportu Ustki. Projekt z 1937 roku pokazuje poniższy plan.<sup>91</sup>

---

<sup>91</sup> Zbigniew Szopowski; Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 127.

Ryc. 35. Przyjęty do realizacji projekt rozbudowy portu w Ustce z 1937 roku.



Źródło: Zbigniew Szopowski; Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962.<sup>92</sup>

Dnia 1 sierpnia 1938 roku powstało biuro budowy portu, które przystąpiło do pomiarów i sondaży, a także do organizowania i przygotowania placu budowy. Usunięto fabrykę cegieł wapiennych istniejącą w pobliżu nasady starego falochronu zachodniego i zbudowano tam baraki i magazyny. Wykonano drogę brukowaną długości 1,5 km prowadzącą z portu do nasady nowego zachodniego falochronu i służącą do dowozu materiałów budowlanych.

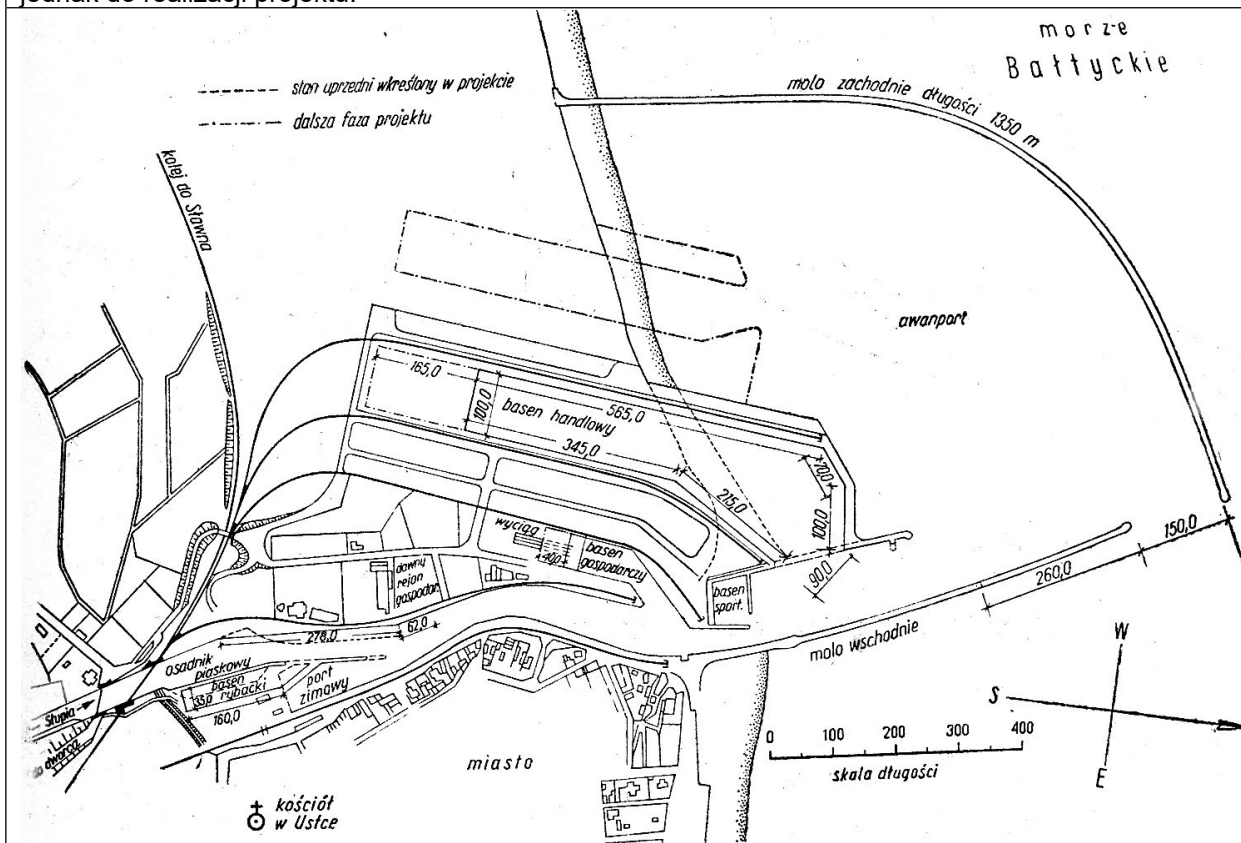
Projektowana głębokość w awanporcie miała mieć od 8 do 10 m. W pierwszym rzędzie przystąpiono do budowy tzw. nowego basenu budowlanego, którego budowa była niezbędna do przeładunku dużej ilości materiałów budowlanych przywożonych drogą morską na budowę awanportu. Planowano, że cała budowa będzie trwać 5-6 lat.

Dnia 23 września 1939 r. wstrzymano budowę portu w Ustce i polecono prowizorycznie zabezpieczyć budowę. Wydano decyzję o wstrzymaniu budowy bo w związku ze zdobyciami wojennymi- okupacją Pomorza Gdańskiego nie było już konieczności zapewnienia w Ustce komunikacji morskiej z Prusami Wschodnimi.

W grudniu 1940 r. powrócono do projektu przebudowy portu w Ustce. Nowy awanport miał gwarantować lepsze rozwiązanie techniczne- miał być bez tych wad jakie miał stary port.

<sup>92</sup> Zbigniew Szopowski; Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 129.

Ryc. 36. Plan portu w Ustce wg przyjętego do realizacji projektu rozbudowy portu z 1937 r. Nie doszło jednak do realizacji projektu.



Źródło: Zbigniew Szopowski; Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962.<sup>93</sup>

Ponieważ w omawianym projekcie poważnie zmniejszono wielkość awanportu w stosunku do projektu z 1937 roku, przewidziano rozbiórkę rozpoczętego falochronu.<sup>94</sup>

W 1942 r. wykonano nowy projekt, bez budowy dużego awanportu miały powstać dodatkowe baseny, miała być dodatkowa ostroga ograniczająca przenikanie fal. Projekt nie doczekał się realizacji.

W 1943 powstał jeszcze jeden projekt o zakresie znacznie skromniejszym niż poprzedni. Projekt nie doczekał się realizacji.

Tak więc w latach 1903-1945 zabudowa portu uległa niewielkim zmianom. Do znaczniejszych inwestycji należała budowa basenu budowlanego (basen Węglowy- nazwa powojenna od przeładunku węgla) i poszerzenie drogi wodnej z portu wewnętrznego do awanportu. Znacznej przebudowie lub modernizacji uległy nabrzeża portowe.

<sup>93</sup> Zbigniew Szopowski; Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 135.

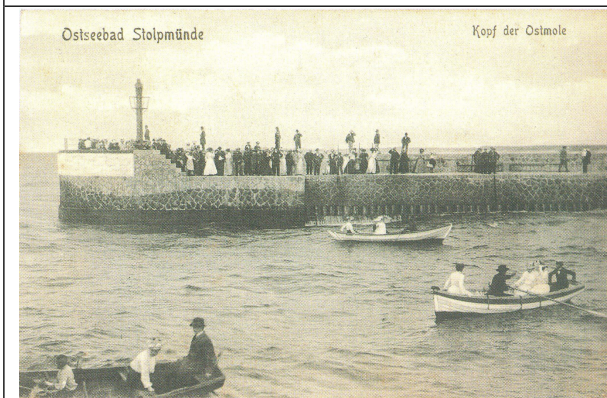
<sup>94</sup> Zbigniew Szopowski; Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej, Warszawa- Poznań 1962, s. 135.

Widok portu w Ustce na starych widokówkach



Port w Ustce z 1905 roku.

Port w Ustce z 1910 roku.



Główka mola wschodniego z początku XX wieku.

Port w Ustce z około 1930 roku.

## Literatura

- |                    |  |   |
|--------------------|--|---|
| Bartholdy W.       | O Stolpa, du bist ehrenreich...  | Stolp 1910.   |
| Bukowski Zbigniew  | Pomorze w epoce brązu w świetle dalekosiężnych kontaktów wymiennych  | Gdańsk 1998.  |
| Celarek Aleksander | Rybackie łodzie żaglowe z wybrzeży Kaszub  | Gdańsk 1987.  |
| Czerner Marian     | Latarnie morskie polskiego wybrzeża  | Poznań- Słupsk.   |
| Dominick Walter    | Stolpmünder Chronik  | Lübeck 1959.  |
| Czarnik Andrzej    | Gardna Wielka  | Słupsk 2001.  |
| Farley Mowat       | Wyprawy Wikingów   | Katowice 1995.  |
| Filipowiak W.      | Badania archeologiczne nad jeziorem Łeba   | Materiały Zachodnio- Pomorskie, t. III, 1957., s. 345.                          |
| Filipowiak W.      | Sprawozdanie z prac wykopaliskowych w Wolinie w latach 1953-1954   | Sprawozdania Archeologiczne, t. I, 1955 r. s. 179.                              |
| Gąssowski Jerzy    | Dzieje I Kultura Dawnych Słowian (Do X Wieku)  | Warszawa 1964.  |
| Goliński Władysław | Starodawna Przewłoka (osada przyportowa)   | Ustka 2022.   |
| Gąssowski Jerzy    | Narodziny średniowiecznego świata  | Wrocław-Warszawa-Kraków, 1970.  |
| Jażdżewski K.      | 1) Kultura rybaków gdańskich..., s. 22-23<br>2) Gdańsk średniowieczny w świetle badań z lat 1953-1954, s. 139, ryc. 6 s. 159 | Sprawozdania archeologiczne, t. I, 1955 r.                                      |
| Kaczmarek W.       | Połów łososi w Drawie  | Materiały Zachodniopomorskie, t. VII, 1961, str. 637, 639 i ryc. 18, s. 656-657 |
| Kantzow Thomas     | Pomerania. Kronika pomorska z XVI wieku  |   |
| Labuda Gerard      | Wielkie Pomorze w dziejach Polski  | Poznań 1947.  |

### *Port w Ustce (od 1310 do 1945)*

|  |  |  |
|--|--|--|
| Leciejewicz L.   | Początki miast nadmorskich na Pomorzu Zachodnim  | Warszawa- Kraków 1962.                                   |
| Leciejewicz Lech   | Z badań nad początkami osad miejskich nad Bałtykiem we wczesnym średniowieczu  | Archeologia Polski, t. VIII, z.2, Wrocław                |
| Lienau Otto  | Die Bootsfunde von Danzig- Ohra aus der Wikingerzeit   | Danzig 1934.   |
| Lindmajer Józef,<br>Machura Teresa,<br>Szultka Zygmunt           | Dzieje Ustki   | Słupsk 1985.   |
| Łoposzko Tadeusz   | Tajemnice starożytnej żeglugi  | Gdańsk 1977.   |
| Łosiński Władysław,<br>Olczak Jerzy,<br>Siuchniński<br>Kazimierz | Źródła archeologiczne do studiów nad wczesnośredniowiecznym osadnictwem grodowym na terenie Województwa Koszalińskiego<br><br>Tom IV | Poznań 1971.   |
| Malinowski Tadeusz   | O kulturze pomorskiej<br><br>Über die pommersche Kultur  | Słupsk 1985.   |
| Miśkiewicz Benon-<br>pod red.                                    | Z dziejów wojennych Pomorza Zachodniego  | Poznań 1972.   |
| Mitzlaff B.  | Ein Streit um den Lachsfang des 16. Jahr Hunderts  | „Ostpom. Heimat“ 1931.                                   |
| Oesterle   | Chronik der Gemeinde Stolpmünde (rękopis).   |  |
| Oskar Eggert, Dr.  | Die Wendenzüge Waldemars I. und Knuts VI. von Dänemark nach Pommern und Mecklenburg.   | Baltische Studien, N.F. Band XXIX, Stettin 1927.         |
| Ossowski<br>Waldemar   | Studia nad łodziami jednopiennymi z obszaru Polski   | Gdańsk 1999.   |
| Pieradzka Krystyna   | Walki Słowian na Bałtyku w X-XII wieku   | Warszawa 1953.   |
| Piotrowski Klemens   | Z historii portów Kołobrzegu, Darłowa i Ustki  | Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej, NR 30, 1962. |
| Reinhold W.  | Geschichte der Stadt- Stolp  | Stolp 1861.  |

*Port w Ustce (od 1310 do 1945)*

|  |   |  |
|--|---|--|
| Reinhold W.  | Chronik der Stadt Stolp   | Stolp 1861.  |
| Sakson Andrzej,<br>red.  | Pomorze- trudna ojczyzna? Kształtowanie się nowej tożsamości 1945-1995  | Poznań 1996.   |
| Schuppis R.  | Stolp von 1600-1650   | Stolp 1930.  |
| Śmiechowski<br>Zygmunt, Mertka<br>Józef  | Z dziejów Słupska i Ustki   | Poznań- Słupsk, 1958.  |
| Smolarek<br>Przemysław   | Inwentaryzacja źródeł do dziejów techniki<br>szkutniczej Słowian pomorskich   | Materiały Zach.- Pom. t. I. 1955.                            |
| Szopowski<br>Zbigniew  | Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do<br>drugiej wojny światowej  | Warszawa-Poznań 1962.  |
| Szultka Zygmunt  | Studia nad rodowodem i językiem Kaszubów  | Gdańsk 1992.   |
| Widajewicz Józef   | Kilka uwag o genezie i przynależności etnicznej<br>kultury pomorskiej   | Zapiski Koszalińskie z. 3.<br>Koszalin-Słupsk 1959, s. 2- 9. |
| Wikarjak Jan-<br>przetłumaczył,<br>wstęp i komentarz<br>opracował G.<br>Labuda | Pomorze zachodnie w żywotach Ottona   | Warszawa 1979.   |
| Witt Walter  | Urgeschichte der Stadt= und Landkreises Stolp   | Stolp 1934.  |
| Żak Jan  | Studia nad kontaktami handlowymi społeczeństw<br>zachodnio słowiańskich ze skandynawskimi od VI do<br>VIII w.n.e.,. | Wrocław- Warszawa- Kraków, 1962.                             |