

## Wstęp

„Port, to jest poezja rumu i koniaku, port, to jest poezja westchnień czułych żon”. Tak śpiewał przed laty zespół „Trzy Korony”. Ta portowa poezja ukryta jest także w historii Ustki.

Warto jej szukać w historii. Dlatego sięgamy do dziejów usteckiego portu. Jego początki tkwią na pewno w czasach wcześniejszych niż początek XIV wieku, kiedy po raz pierwszy wzmiankowano jego istnienie w słupskich dokumentach. Akcenty przebrzmiałej przeszłości dźwięczą do dziś, choćby w budowlach. Ale nie tylko. Wsłuchamy się w melodie starych przekazów, wygrzebanych z pozólkłych kronik, gazet i dokumentów. Zobaczmy, co w porcie pozostało z atmosfery tych dawnych lat.

Książka składa się z trzech części. Pierwsza to kilkanaście historii, które na pewno opowiadano sobie w usteckim porcie w dawnych czasach. Druga – to kalendarium ciekawych i ważnych wydarzeń w tym porcie. Trzecia jest natomiast propozycją miejskiego szlaku turystycznego dla osób, które lubią czuć historię na dotknięcie ręki.

# Opowieści ze starego portu

## Na początku były drzewa znaczone siekierą

Na przełomie I i II tysiąclecia ujście Słupi stanowiło prawdopodobnie peryferie obszaru zamieszkiwanego przez słowiańskie plemię, które archeolodzy lokalizują wokół grodów w Gardnie Wielkiej i w Główczytach, na południe od jezior Gardno i Łebsko. Jakieś inne małe plemię pomorskie żyło w tym czasie w rejonach Sławna.

Między nimi, czyli nad Słupią i na zachód od niej, aż do Wieprzy, rozciągały się pralasy Puszczy Słupskiej i mokradła.

## Na zimę do Zimowisk

Są znane znaleziska luźne świadczące, że u ujścia Słupi już w epoce kamienia łupanego bytowali myśliwi i rybacy. Wskazuje też na to logika: ujście rzeki obfitującej w łososie musiało przyciągać ludzi. Zapewne za wydmami, w miejscach suchych, osłoniętych od wiatru i nie narażonych na zalanie przez wylewy Słupi praustczanie pobudowali prymitywne chaty. Ale w przypadku zagrożenia ze strony rabusiów, a ci - jak na przykład Wikingowie - często atakowali właśnie od strony morza, mieszkańcy Praustki nie mieli gdzie się schronić. Uciekali wówczas zapewne na okoliczne bagna, albo do grodów, czyli osad otoczonych wałami obronnymi. Niektórzy twierdzą, że Ustka zawsze wyludniała się w porze zimowych sztormów, a jej mieszkańcy przenosili się wówczas do Zimowisk, położonych dalej od morza i przez to mniej narażonych na sztormy - stąd rzekomo nazwa tej wsi.

Najbliższe grody też ulokowane zostały dalej od brzegu. W czasach, gdy Mieszko I i Bolesław Chrobry tworzyli zręby polskiej państwowości, istniał gród przy przeprawie przez Słupię w Słupsku i mały gródek w zakolu Słupi między Gałęzinowem i Bydlinem, nieopodal miejsca, gdzie dziś rozciąga się słynna „Dolina Charlotty”. Ten był najbliżej Ustki.

## **Żegluga była zawsze**

Czy już wówczas praustuczanie parali się żeglarstwem? Możliwe. Żegluga na Bałtyku istniała od zawsze. Gdy w Egipcie budowano piramidy, zapuszczał się tu morski lud twórców tajemniczej „kultury megalitów”, który w Anglii pozostawił po sobie Stonehage, a w naszym regionie – kamienne konstrukcje w lasach pod Łupawą i podślawieńskim Borkowie. Wpływali tu także Grecy i Rzymianie i pewnie także Etruskowie, z którymi mieszkańców Pomorza Środkowego łączyły jakieś tajemnicze związki o charakterze religijnym. Wyrażały się w podobnym obrządku pogrzebowym, polegającym na wsypywaniu popiołów zmarłych, których palono na stosach, do urn z wyobrażeniem twarzy ludzkiej. Takie groby odkopano m.in. na cmentarzysku na terenie osiedle Ustka-Przewłoka.

Wiele późniejszych znalezisk archeologicznych w okolicach Słupska i Ustki świadczy o silnych kontaktach morskich ze Skandynawią.

## **Łeba i Darłowo nie miały Słupska**

U progu XIV wieku kontakty morskie Pomorza z innymi regionami tak się nasiliły, że u ujścia prawie każdej większej rzeki do Bałtyku rodziło się portowe miasto. Łeba nad Łebą prawa miejskie uzyskała w 1357 roku. Nadał je Wilhelm von Balderstein, komtur krzyżacki, rezydujący w Gdańsku, bo Łeba była wówczas w posiadaniu Zakonu. Darłowo u ujścia Wieprzy stało się miastem już w 1312 roku. Zwało się Ruegenwalde, czyli „rugijski las” – a to rzekomo od słowiańskich uciekinierów w Rugii, którzy właśnie tu mieli osiedlić się po ucieczce przed Duńczykami, atakującymi ich wyspę. Prawa miejskie otrzymało z nadania Jana i Wawrzyńca, rycerzy z rodu Święców, do których w tym czasie należała także Ustka i ziemie dalej na wschód, aż po krzyżacką Łebę.

## Spadająca gwiazda Gardny Wielkiej

Tylko przy ujściach Słupi i Łupawy nie powstały w średniowieczu miasta. Ich załężki zdusił Słupsk, w którym osiedliła się rzesza niemieckich kolonistów. A jeszcze 200 lat wcześniej gęściej zaludnione i ważniejsze niż miejscowości nad Słupią były osady wzdłuż biegu Łupawy. Taka sytuacja trwała w XII i zapewne także w początkach XIII wieku. W Gardnie rezydował namiestnik księcia pomorskiego, tu powstała jedna z pierwszych parafii katolickich w naszym regionie. Istnieje nawet domniemanie, że w XIII wieku Gardna Wielka uzyskała prawa miejskie, co świadczyłoby o tym, że i tu próbowano wówczas założyć ośrodek portowy. Karl Jost, autor kroniki Gardny Wielkiej,



Reprodukcja mapki z przedwojennej gazety słupskiej, obrazującej średniowieczne posiadłości Słupska nad dolną Słupią. Są zaznaczone kropkowaną linią. Stolp to Słupsk, Stolpmunde to Ustka, a Winters-hagen – to wieś Zimowiska. Freichow – to dawny potok Wrechow, czyli Orzechówka

spisanej w latach 30. XX wieku podkreśla, że jeszcze w 1595 roku w Atlasie Świata wydrukowanym w Paryżu zaznaczono Gardnę jako miasto – obok Słupska i Lęborka. Z 1396 roku pochodzi natomiast informacja źródłowa o proboszczu Janie, rezydującym przy gardneńskim kościele Świętego Stanisława, którego określono jako „episcopus” – biskup.

Ale w XIII wieku do coraz większego znaczenia dochodził gród i osady przygrodo-

we w Słupsku. To okres prosperity. Horyzonty handlowe rozszerzyły się, w obieg gospodarczy weszły nowe krainy, wcześniej dzikie i zacofane. Jednym z tego przejawów była kolonizacja terenów słabiej zaludnionych przez mieszkańców rejonów bardziej rozwiniętych. W efekcie na kolonizowanych obszarach rozwijało się w szybkim tempie rolnictwo, rzemiosło, kwitł handel. Statki żaglowe zaczęły pływać do odległych portów. Drogi handlowe pełne były wozów ze zbożem, tkaninami, wyrobami z drewna, metalu i bursztynu. Morsko-lądowymi szlakami wożono sól i solone śledzie.

### **Za symboliczne 8 groszy...**

W tym czasie, na przełomie XII i XIII wieku, także Ustka musiała już być miejscem prowadzenia handlu morskiego. Wskazuje na to ufundowanie w XIII w przez książąt gdańskich kościoła pod wezwaniem Św. Mikołaja w Słupsku, patrona kupców i żeglarzy. Mieści się w nim teraz Miejska Biblioteka Publiczna. Żeglarze, którzy modlili się w murach dzisiejszej biblioteki w Słupsku, musieli wypływać na morze właśnie z Ustki.

Kupcy i rzemieślnicy, czy - jak byśmy ich dziś nazwali - inwestorzy, chętniej osiedlali się w Słupsku, nie w Ustce. Tam byli bliżej władzy, w grupie stanowili większą siłę, mogli liczyć na specjalne przywileje. I to właśnie w Słupsku, a nie w Ustce woleli założyć miasto, nieopodal grodu, przy brodzie przez Słupię. Nie nad samym morzem, tylko 17 km na południe od niego w linii prostej, a z biegiem rzeki - 37 km od jej ujścia do morza. Ustkę kupili od lokalnych feudałów, nim sama zdołała zaistnieć jako ośrodek miejski.



Na zdjęciu ujście Orzechówki, czyli rzeczki Wrechów, do Bałtyku. W 1337 roku wyznaczała wschodnią granicę posiadłości Słupska w Ustce

## Ustka: opis z 1337 roku

Tak więc w lutym 1337 roku rycerze Jaško Święca ze Sławna i Jaško Święca z Darłowa sprzedali słupskim rajcom „cały i niepodzielny port Ustka, położony po obu stronach rzeki Słupi oraz wszystko, co tamże się znajduje i w przyszłości znajdować się może”. W zamian mieszczanie mieli corocznie w dniu Św. Marcina, czyli 11 listopada, przekazywać rycerzom, a potem ich spadkobiercom, parę skórzanego obuwia o wartości ośmiu słowiańskich groszy albo też tylko owe osiem groszy.

Treść spisanego wtedy dokumentu pozwala nam wyobrazić sobie, jak wyglądał ówczesny krajobraz okolic Ustki. Rosły tu stare buki i dęby. Najbardziej okazałe drzewa stanowiły coś w rodzaju punktów geodezyjnych w terenie. Granica słupskich nabytków biegła „poczynając od Słupi w górę potoku czy rzeczki, przy której zbudowany jest młyn Zamelowo (...) aż do pól wsi Bruskowo, stąd aż do strumyczka Wuosuba, tym strumykiem w dół aż do ścieżki, która prowadzi z portu Ustka do wsi Duninowo i przy której stoi wielki buk „Hageboke”, na którym po obu stronach są siekierą nacięte znaki. Od tego buku przebiega granica w prostej linii aż do dębu, który stoi u źródła strumyka Bukowica. Dąb jest dokładnie i pewnie oznaczony. Stąd granica idzie brzegiem strumyka aż do morza (ujście do dziś znajduje się na wysokości Uroczyska, koło ośrodka Szkoły Policji, 500 m za trzecim mołem), wzdłuż morza wprost do Słupi i za Słupią znów wzdłuż morza aż do strumyka Wrechow (obecnie: Orzechówka – dop. red.), w górę strumyka Wrechow aż do mostu, przez który prowadzi droga do wsi Machowino, od tego mostu wzdłuż drogi aż do dębu, który stoi nad strumykiem Darchin, w dół strumyka Darchin aż do młynówki między Ustką i Grabnem, której to młynówki i młyna połowa należy do wyżej wymienionych obywateli, w dół tej młynówki aż do Słupi”.

Pas plaży, który znalazł się wtedy we władaniu mieszczan ze Słupska, miał około 7 km długości...

## **Ustczanie ryzykowali, Słupsk się bogacił**

Strach przed śmiercią w lodowatej morskiej otchłani, cierpienie usteckich wdów i zwykły, codzienny trud usteckich żeglarzy do dziś tkwią zamurowane w zachowanych jeszcze budowlach średniowiecznego Słupska. Choćby i w Kościele Mariackim...

To dzięki Ustce i jej mieszkańcom bogacili się niemieccy mieszczanie Słupska, którzy wieki temu wzniesli te budowle. Aby się bogacić na handlu, najpierw przejęli na własność cały dolny bieg Słupi od Słupska aż do Ustki, a potem także całą Ustkę i kilka wsi leżących między tą portową osadą i Słupskiem.

### **Na grzbietach ustczan...**

W 1310 roku biznesowe aspiracje niemieckich mieszczan wsparli niemieccy margrabiowie Brandenburgii, którzy przejściowo opanowali Pomorze Środkowe. Wtedy właśnie nadali, lub jak chcą inni historycy: potwierdzili Słupskowi prawa miejskie. Zapewnili wtedy im swobodę żeglugi na Słupi i praw do posiadania w Ustce 6 „bordynek”. Wydano też zakaz budowy na rzece jazów i stałych urządzeń rybackich, które mogłyby utrudniać tę żeglugę. Słupsk miał też prawo do pasa ziemi o szerokości po 5 prętów po obu brzegach. To ważny szczegół pozwalający na domniemanie, że chodziło o dukty dla tak zwanych włóczków, pomorskiego odpowiednika rosyjskich burłaków. Idąc brzegiem wzdłuż rzeki, mieli przeciągać na linach łodzie w obie strony, między Słupskiem i Ustką. Po dociągnięciu łodzi do Ustki, ładunek przeładowywano na statki pełnomorskie, podpływające na redę. Zapewne podobnie rzecz się miała z towarami zamorskimi, podążającymi w odwrotnym kierunku: z zamorskich portów przez Ustkę do Słupska. Pracowali przy tym mieszkańcy Ustki i okolicznych wsi, zarabiali bogaci niemieccy kupcy. Ile potu pochłonęły wtedy przybrzeżne wody Bałtyku i ziemia na brzegach Słupi?

Z czasem transport usprawniono. Po tym, jak w 1337 roku słupszczanie przejęli cały port, przystąpili do jego rozbudowy. Chodziło o to, by statki pełnomorskie mogły podpływać wprost do nabrzeży. Historycy przypuszczają, że w połowie XIV zbudowano w Ustce nowe mola ze skrzyń wypełnionych kamieniami (miały długość 53 metrów), drewniane pomosty, może także żurawie do przeładunków. Za pieniądze Rady Miejskiej Słupska pogłębiano także u ujścia koryto rzeki. W czasach, gdy w Polsce panował Kazimierz Wielki, do kei w Ustce mogły przybijać jednostki o zanurzeniu 1,5 – 2 metrów.

### Śledzie na wagę złota

Co przeładowywali wówczas w Ustce i na czym zarabiali słupscy mieszczanie? Przez port u ujścia Słupi wywożono przede wszystkim zboże z miejskich wsi. Trafiało do gęsto zaludnionych miast Europy Zachodniej. Handlowano też smołą, drewnem i wyrobami drewnianymi. Dużym wzięciem, zwłaszcza w Skandynawii, cieszyły się beczki wyrabiane przez pomorskich bednarzy. Do tych beczek pakowano potem śledzie poławiane w pobliżu szwedzkiej Skanii i u wybrzeży Danii. Sporo zasolonych ryb wracało potem w tych beczkach do Ustki, skąd słupscy kupcy i ich handlowi kontrahenci wywozili je w głąb łądu, zapewne także w głąb Polski. Solone śledzie były jedną z najważniejszych potraw w czasach gdy nie było lodówek (bo w soli były zakonserwowane) i gdy przez znaczną część roku obowiązywały posty.

Wywożono też piwo i bursztyn, a przywożono narzędzia, wytwarzane przez zachodnioeuropejskich rzemieślników, oraz wina: reńskie i francuskie.

Wyobrażenie handlowego żaglowca z XV wieku. Na takich jednostkach pływali zapewne także żeglarze z Ustki





## Ryzykanci z Hanzy

Handel integrował średniowiecznych mieszkańców Europy. Za sprawą niemieckich kupców, osiedlających się nie tylko w Słupsku, miasto wraz ze swoim usteckim portem przystąpiło do Hanzy – związku zrzeszającego aż 160 miast w basenie mórz Bałtyckiego i Północnego. Potężne zrzeszenie dbało o swobodę i bezpieczeństwo handlu.



Zagłada na morzu. Śmierć uciepiona masztu kolebie jednostką. Taki koszmar nawiedzał i ustczan we snach

Ale nawet Hanza nie była w stanie zmienić faktu, że handel morski wiązał się z dużym ryzykiem. Mawiano: „żegluga jest konieczna, a życie jednostki nie jest konieczne”. Jeszcze w XIX wieku w rejonie Ustki dochodziło przeciętnie do 6 katastrof morskich rocznie. W XIV wieku człowiek częściej przegrywał z żywiołem.

Życiem i majątkiem ryzykowano dla pieniędzy. Przeciętna ówczesna jednostka handlowa zabierała około 5 ton ładunku. Adam z Bremy, kronikarz z XI wieku podał, że statek płynący z Wolina do Nowogrodu Wielkiego na Rusi potrzebował na pokonanie 1574 km czternastu dni. Pokonywał więc ok. 112 km dziennie. Tymczasem przetransportowanie tych samych 5 ton towaru lądem wymagałoby aż 10 woźniców i 20 koni, a szybkość podróży nie przekraczała 30 km dziennie. Transport morski był więc przynajmniej 4-krotnie bardziej opłacalny, niż lądowy.

## Przygoda z hrabią Adolfem

Pierwsza wzmianka o morskich przygodach ustczan pochodzi z 1356 roku, a więc z tego samego czasu, gdy wyświęcono kościółek Św. Mikołaja przy dzisiejszym Skwerze Jana Pawła II w Ustce (rozebrany w 1889 r.). Dotyczy słupskiego statku, który został zaaresztowany wraz

z załogą przez hrabiego Adolfa z Holsztynu w jednym z portów na wyspie Fehmarn koło Lubeki. Jednostka przewoziła towary do sąsiedniej Danii, z którą niemiecki władca Holsztynu wojował. Wspierała go Hanza. Flota hrabiego i jego koalicjantów blokowała Danię, a słupski statek próbował tę blokadę ominąć. Bez powodzenia.

Sytuacja była niebezpieczna, bo hrabia mógł skonfiskować jednostkę i żądać okupu za załogę, złożoną pewnie z mieszkańców Ustki. Słupsk poprosił o Hanzę o wstawiennictwo i w tym konkretnym przypadku to poskutkowało. Nie zawsze jednak usteccy marynarze szczęśliwie wracali do domów. W przekazach o rodach usteckich szyprów sporo jest informacji o takich, którzy zmarli gdzieś na obczyźnie.



W pozostałościach średniowiecznego Słupska tkwi zamurowany trud usteckich żeglarzy. Dzięki nim bogaciła się regionalna stolica

## Piraci z orzechowskich klifów

Mieszkańcy Ustki odczuwali konflikty zbrojne i polityczne, do których dochodziło na Bałtyku. W wielu sami uczestniczyli. Zachowały się m.in. legendy o ich relacjach z piracką korporacją, która siała postrach na morzu w XIV wieku.

Tych piratów stworzyła polityka. W 1364 roku książę Albrecht, syn księcia Meklemburgii, został królem Szwecji. Chciał zostać też królem Danii, ale tam panowała królowa Małgorzata. W średniowieczu takie sytuacje wywoływały konflikty. Albrechta wsparł ojciec, który postanowił prowadzić wojnę z Danią tanim kosztem. W specjalnej proklamacji obiecał otworzyć swoje porty „wszystkim tym, którzy chcieliby na własne ryzyko wypłynąć na morze, by szkodzić królestwu Danii.”

### Przemykali przez kordony

Chętnych, by szkodzić Duńczykom znalazło się wielu. Byli żądni przygód i - przede wszystkim - łupów. Ich bazami stały się porty meklemburskie w Rostocku i w Wismarze. Wkrótce korsarze niemal całkowicie uniemożliwili żeglugę na Bałtyku.

Z czasem przyłgnęła do nich nazwa „bracia witalijscy” - „bracia żywicieli”. Zawdzięczali ją śmiałym akcjom koło Sztokholmu, gdzie bronił się osaczony przez wrogów meklemburski król Szwecji. Dowozili żywność oblężonym. Nie było to łatwe. Stolica była blokowana od morza przez okręty Hanzy. Ale korsarze biegli w sztuce żeglarskiej potrafili przenikać przez kordon, wykorzystując sztormy i mgły.

Rozpanoszyli się na całym Bałtyku. W 1391 roku razem z wojskami meklemburskimi zdobyli Bornholm i miasto Visby na szwedzkiej wyspie Gotlandii, oraz kilka portów w Finlandii.



W takich domach mieszkali wówczas ustczanie

Napadali też na statki handlowe, rabując towary i biorąc kupców na zakładników. Opowiadano o ich bajecznych skarbach, ukrytych gdzieś w mało uczęszczanych miejscach. I nie przerwali swojej działalności nawet w 1395 roku, gdy Meklemburgia i Dania zawarły w końcu pokój w Skanoer.

### **Dziwna opieszałość Słupska**

Ilu usteckich żeglarzy padło ofiarą tych piratów, nie wiemy. Ilu dla nich pracowało – też nie wiadomo. Ale musieli mieć z nimi kontakty. Słupsk, na którego statkach pływali mieszkańcy naszej portowej osady, był członkiem Hanzy. Jego żaglowce także mogły być atakowane. Możliwe także, że niespokojne duchy z Ustki zaciągnęły się do korsarzy.

Hanza w marcu 1394 roku ogłosiła mobilizację flot swoich miast. Ustalono, że Słupsk wspólnie z Darłowem, Kołobrzegiem i kilkoma innymi miastami pomorskimi wystawi dwa okręty wojenne i 160 marynarzy. W wyprawie zapewne także nie zabrakłoby naszych. Sprawa jednak ugrzęzła z powodów politycznych, bo Pomorzanie nie kwapili się do rozprawy z piratami.

Dlaczego? Oficjalnie uzależniali swój udział w wyprawie od zgody księcia pomorskiego. Ich niechęć budziły także wydatki na wyposażenie statków i żołd. Niewykluczone też, że słupscy kupcy i ich usteccy poddani potajemnie handlowali z piratami.

### **Żaglowiec w obłokach**

Wątek kontaktów mieszkańców okolic Ustki z Braćmi Witalijskimi przetrwał w legendach. Kryjówki piratów miały się znajdować na Rowokole koło Smołdzina, w Rowach i w Orzechowie, u ujścia strumienia Orzechówka, zwanego potocznie od wieków „trupią rzeczką”. Na górze Rowokół piraci mieli ukryć skarb. W Rowach ich okręty chroniły się, jak głosi legenda, przed żaglowcami hanzeatów i stąd wyruszały w pirackie rejsy. Z kolei w pobliżu ujścia orzechowskiej rzeczki piraci mieli urządzić cmentarz dla zakładników, za których nikt nie chciał zapłacić okupu. Tę hipotezę potwierdzać ma fakt, że sto lat temu, podczas rozbiórki starej chałupy, wykopano w Orzechowie jakieś zmurszałe kości...

Jest też ciekawa legenda z Jarosławca, przystani rybackiej położonej na zachód od Ustki. Opowiada, że piraci w nocy rozpalali na wydmach ogień, aby spowodować wejście przepływających statków na mieliznę. Pewnego razu zwałili pod Jarosławiec trójmasztowiec, któremu burza złamała jeden masz, Załoga utonęła. Od tego czasu, gdy okolicę ma nawiedzić nieszczęście, trójmasztowiec ukazuje się na niebie i szybuje nad wydmami ku jezioru Wicko. „Widać nawet kapitana na mostku. Potem żaglowiec rozplywa się w obłokach” – pisał badacz pomorskich legend.

## **Głowy zatknięte na palach**

Piracka epopeja na Bałtyku trwała do 1400 roku. Wtedy Hanza porozumiała się z Konradem von Jungingenem, wielkim mistrzem Krzyżaków. Zakon wystawił 84 okręty i 4 tysiące żołnierzy. Ta armia wyruszyła z Gdańska i zdobyła Visby na Gotlandii, gdzie mieściła się główna kwatera Braci.

Ci czmychnęli na Morze Północne, jednak i tam ponieśli klęskę. W 1401 roku pojmano przywódców: Godeke'a Michelsa i Clausa Stoertebekera oraz kilkuset ich ludzi. Wszystkich ścięto w Hamburgu. Głowy nadziano na pale przy porcie. Czaszka Clausa Stoertebekera aż do 2009 roku przechowywana była w jednym z muzeów w Hamburgu. Jesienią tego roku w niewyjaśnionych celach i okolicznościach została skradziona.



Ponad 600 lat temu ludzie wypływający z tego portu musieli się liczyć z napadami piratów

## Żeglarze z Ustki kontra krzyżacy

Przed sześcioma wiekami słupscy kupcy tak kłócili się z poddanyymi Zakonu Krzyżackiego z Gdańska, że obie strony brały marynarzy do niewoli.

Ziemia Słupska tylko przez krótki czas była połączona z Gdańskiem w jednym organizmie państwowym. Było tak za pierwszych Piastów, w XIII wieku i na pocz. XIV w. Potem Ziemia Słupska przeszła pod władanie margrabiów brandenburskich, a następnie przyłączyli ją do swojego państwa Gryfici - księżęta zachodniopomorscy.

A Gdańsk w 1308 roku został włączony do państwa krzyżackiego. I od tego właśnie czasu, aż po 1999 rok, gdy utworzono województwo pomorskie, Ziemia Słupska i Gdańsk rozwijały się w odrębnych organizmach administracyjnych, przeważnie również w odrębnych państwach.

### Rozbitkom zabrali nawet ubrania

Ale na morzu granic nie było. W tamtych czasach przynależność do innych organizmów politycznych nie przeszkadzała w kontaktach handlowych. Do Ustki zawijały więc statki z krzyżackiego Gdańska, a w Gdańsku częstymi gośćmi były żaglowce słupskie, z usteckimi marynarzami. Oni też bywali ofiarami sporów i kłótni na tle rozliczeń między armatorami. W tych sporach nierzadko stosowano odpowiedzialność zbiorową.

Obrazują to źródła, które przebadał m.in. historyk Joachim Zdrenka. To XV-wieczna korespondencja między rajcami Gdańska i Słupska, zachowana w gdańskim archiwum miejskim.

Rok 1914, parowiec „Stolp” wyrzucony na wschodnią plażę w Ustce. W średniowieczu byłaby to dla ustczan wymienita okazja do obrabowania jednostki. Zwłaszcza gdyby rozbity statek pochodził z Gdańska...



Oto w 1440 roku słupszczanie przywłaszczyli sobie towary z rozbitego statku gdańszczanina Klausa Swedera. Jednostka wpłynęła na mieliznę, a mieszkańcy słupskich wsi (Ustki) ograbili ją z ładunku. W odwecie wielki mistrz pozwolił gdańszczanom rekwirować, czytaj: rabować, towary ze statków pomorskich, zawijających do Gdańska.

Ile słupskich statków dotknęły te represje, nie wiadomo, ale tego typu przypadki powtarzały się nagminnie. Już rok później, 13 września 1441, na brzeg w okolicach Słupska został wyrzucony statek Henryka van Bockam z Gdańska i Lorenza z Pucka. Następnie w podejrzeniu, że są oni Duńczykami, Pomorzanie



Dawniej wejście do portu w Gdańsku wiodło tędy, u podnóża twierdzy Wisłoujście. Tędy musiał wielokrotnie przepływać w XVII wieku ustczanin Kalff

zabrali im konie, ubranie i sprzęt. Gdańsk musiał wyjaśniać, że są oni kupcami pruskimi i prosił o pomoc w odzyskaniu tego mienia.

Ta informacja dowodzi, że Gdańscy marynarze mówili chyba innym językiem, odmiennym od tego, którym posługiwali się wówczas mieszkańcy naszych okolic. Prości ludzie z okolic Ustki, którzy ogołocili rozbity przy plaży statek zapewne wciąż mówili po kaszubsku i dlatego niemieckich gdańszczan wzięli za Duńczyków.

### **Zabrali sól słupskiemu burmistrzowi**

W grudniu 1441, Rada Miejska w Słupsku prosiła Gdańsk o wydanie ładunku soli należącego do burmistrza Słupska, Klausa Swochowa oraz rajców słupskich Ewera i Daersowa, zatrzymanej w porcie gdańskim. Ładunek zarekwirowano w ramach jakiegoś niezaspokojonego roszczenia gdańszczan do Słupska. Słupszczanie zagrozili, że „nie będą ręczyć” za swoich poddanych, gdyby soli im nie oddano.

W tej sprawie ujął się za poddanymi książę słupski. Przypomniał, że kilka lat wcześniej, gdy Krzyżacy dotarli

w okolicy Ustki, Pomorzanie zajęli jakiś gdański statek z ładunkiem soli. W późniejszych rozmowach uzgodniono, że za 4 łasztu soli (ok. 8 ton) gdański armator otrzyma od słupszczan rekompensatę w postaci 4 łasztów dziegiu (rodzaj smoły). Ale słupszczanie nie dotrzyмали i tej umowy. Wątek zatrzymywania statków i konfiskowania ładunków powracał często w dokumentach.

### Szorstka przyjaźń ustecko-gdańska

Przez trzy kolejne stulecia po II pokoju toruńskim (1466), po którym Gdańsk stał się królewskim, polskim miastem, morskie kontakty ustecko-gdańskie były równie intensywne i chyba bardziej przyjazne. Świadczyć mogą o tym gdańszczanie wśród fundatorów obrazu z 1652 roku w Kościele Najświętszego Zbawiciela. Chodzi o obraz przedstawiający Ukrzyżowanie. Żeglarze z polskiego wówczas Gdańska, być może zresztą wywodzący się z Ustki (wielu Pomorzan przenosiło się wtedy do Polski), nie tylko więc byli tu częstymi gośćmi, ale identyfikowali się także z usteckim kościołem, który stał przy porcie, przy dzisiejszym Skwerze Jana Pawła II. W Gdańsku miał jakieś interesy także ustecki armator Friedrich Kalff, fundator obrazu przedstawiającego jego rodzinę modlącą się pod krzyżem, podarowanego kościołowi w intencji zbawienia 20-letniego syna Kalffa, który zginął na morzu w 1672 roku. Friedrich Kalff zmarł w Gdańsku w 1680 roku.

Dla ustczan Gdańsk przez wieki był zagranicą.  
Z gdańszczanami kłócili się i robili interesy





## Ustka była portem zabitym deskami

Gdybyśmy przenieśli się do portu w Ustce sprzed siedmiuset, pięciuset, czy nawet przed dwustu lat nie zgadlibyśmy, gdzie jest jesteśmy. Z perspektywy stuleci widać, że choć to miejsce wciąż jest to samo, to nie jest takie samo.

Perspektywę stuleci dają nam plany portu. Można wyraźnie dostrzec zmiany kształtu falochronów, urządzeń portowych, a także zabudowań i ulic portowej wsi.

### Przez wieki były drewniane

Najmniej dokładne są te najwcześniejsze. W „Kronice Ustki” spisanej w latach 30. XX wieku przez dyrektora ustckiej szkoły jest kilka szkiców sporządzonych na podstawie najstarszych zapisków z słujskich akt miejskich oraz opracowania o historii portu w Ustce, powstałego pod koniec XIX wieku. Ukazują kształt falochronów portu w 1337, 1418 i 1810 roku. W 1337 roku mola z tak zwanych kaszyc, czyli drewnianych skrzyń wypełnionych kamieniami, miały długość 55 metrów. Były blisko siebie - szerokość kanału portowego nie przekraczała 20 metrów, a głębokość - 2 m.

Mola były przedłużeniem drewnianych pomostów. Wschodni, zaczynający się na wysokości dzisiejszej latarni morskiej i ciągnący się dalej w głąb portu, ku smaźalniom ryb



Drewniany port w Ustce i przyległa osada rybaków, żeglarzy i karczmarzy na planie z 1709 roku. Było nie lada sztuką wpłynięcie zagłowcem między falochrony. Dlatego najczęściej statki wciągano do portu na linie.

i dawnej bazie ratownictwa morskiego, miał 320 m długości. Zachodni zaczynał się w miejscu, gdzie jest nasada ostrogi helskiej. Miał 280 metrów. Za nimi były wydmy piachy.

Na pomostach musiały być ulokowane drewniane żurawie, usprawniające załadunek i rozładunek statków, za nimi szopy na towary i na sprzęt żeglarski.

## Port wymagał konserwacji

Słupsk bogacił się i inwestował. Na planie obrazującym wejście do portu w 1418 roku, a więc w czasach panowania w Polsce Władysława Jagiełły, mola są już wydłużone o około 40 m. Miały więc po 90 m długości, co pozwalało na utrzymywanie w porcie większej głębokości. Wiadomo, że wymieniono wtedy wiele elementów konstrukcyjnych drewnianych pomostów z połowy XIV wieku. Drewno pod wpływem warunków musiało się w porcie szybko zużywać. W tym też czasie przy wschodnim nabrzeżu zbudowano umocnienie w postaci ściany z pali wbitych w dno. Ta ściana miała 170 metrów długości. Być może resztki tych pali dębowych do dziś tkwią pod nabrzeżem koło kapitanatu portu.



Dawne drewniane mola kończyły się tu, gdzie teraz z jednej strony stoi drewniany św. Nepomucen, a z drugiej gdzie żółci się stalowa ostroga helska.

Bywały jednak okresy, gdy Słupsk zaniedbywał konserwację uesteckiego portu. Drewniane kaszyce rozsypywały się i zamieniały w bezładne rumowiska kamieni, a kanał spłycał się. Tak było w II połowie

XVI wieku. Po wojnie 30-letniej w XVII w. wejście do portu było tak płytkie, że łososie nie mogły wpłynąć na tarło do rzeki.

Drewniane konstrukcje były też narażone na skutki ludzkiej bezmyślności. W statucie portu w Ustce z połowy

XVII wieku sformułowano kategoriyczny zakaz cumowania statków do pomostów i mola. Do przywiązywania cum służyły pale wbite w dno. Prawdopodobnie zdarzało się jednak, że szyprowie cumowali bezpośrednio przy pomostach. Inaczej nie formułowano by takiego zakazu.

## Osada przy porcie

Zachowały się plany obejmujące port i osadę. Na tym z 1709 roku mola mają znowu inny kształt, z dobudowanymi pomostami do cumowania statków po zewnętrznych stronach. Nadal brak zabudowy po zachodniej stronie portu. U podnóża wydm na zachodnim brzegu rzeki zaznaczono już jednak składy drewna. To rejon, gdzie obecnie stoi wielki, nieczynny elewator z napisem „Czy to musi szpecić?”. Tu budowano niegdyś drewniane statki żaglowe.

Po wschodniej stronie cała osada otwierała się ku portowi. Wiodły ku niemu szerokie, piaszczyste drogi, w okresach mokrych wykładane deskami. Zarys tych dróg do nabrzeża jest jeszcze dziś widoczny w zabudowie ul. Marynarki Polskiej.

Dodajmy, że w tym czasie na Ustkę składało się 50 - 70 domostw, w których mieszkało około 500 osób. Aż sześć chat wykorzystywanych było jako karczmy. W 1756 roku do portu zawinęło 60 żaglowców: w tym jeden z Francji – z ładunkiem wina i cztery z Holandii – ze śledziami solonymi i z tranem.



Ta widokówka z albumu E. i A Brzóska „Ustka jakiej nie znamy” ukazuje otwartość dawnej Ustki na port.

## O żeglarzu, który pasał krowy

Ustecki żeglarz Jacob Christian Peters nie poznałby Ustki, w której obecnie mieszkamy. A my, przeniesieni do Ustki jego czasów, nie poznalibyśmy, że jesteśmy w Ustce. Całkowicie zmieniła się architektura. Zmieniła się też Słupia, nad którą niegdyś były jego pastwiska.

Jacob Christian urodził się w Ustce akurat w momencie, gdy we Francji rozpoczynała się wielka rewolucja: 28 sierpnia 1789 roku. Był synem żeglarza Jacoba Ludwiga Petersa, ustczanina z rocznika 1763. Jacob Christian musiał mieć ciężkie dzieciństwo i młodość. Matki nie poznał, bo zmarła w połogu zaraz po jego urodzeniu. Ojciec, Jacob Ludwig, zszedł z tego świata w lutym 1808 roku, gdy syn miał 19 lat. Umarł jako żeglarz w rosyjskiej wówczas Rydze. Nie wrócił z rejsu. Tam też zapewne został pochowany. Przeżył tylko 45 lat.

Peters junior również był żeglarzem. Dożył jednak sędziwego jak na tamte czasy wieku 71 lat. „Dorobił się” trzech żon, z których ostatnia była z domu Koepke, prawdopodobnie spokrewniona z późniejszym usteckim armatorem. Umarł nie jako człowiek morza, lecz jako pasterz, w 1860 roku. Kilkanaście lat przed inwestycją, która odmieniła wygląd Ustki, likwidując między innymi wyspę, na której przez lata wypasał bydło, a na której terenie dziś dominuje hala byłej usteckiej stoczni.

### Koppel czyli pastwisko przy porcie

Wiemy, jak wyglądała Ustka, gdy Jacob Christian był żeglarzem i później, gdy spędzał czas na pastwisku. W „Kronice Ustki” zachował się plan portu i miejscowości, sporządzony w 1831 roku. Gdy Jacob Christian miał 42 lata, Słupsk po blisko 500 latach władania usteckimi nabrzeżami, odstąpił je państwu pruskiemu. Port, który pół tysiąca lat wcześniej kupił za parę butów, oddał za darmo.

Na planie widać łąki oznaczone napisem „die Koppel”. To obszar po zachodniej stronie obecnej ul. Portowej, na wschodnim brzegu rzeki, który teraz zajmują tereny po stoczni. Ciągnął się od pętli autobusowej naprzeciwko kościoła aż do wysokości ul. Findera. Tu pasły się krowy i konie.

## Hafen von Stolpmünde im Jahre 1831.



Rzeka, nad którą było pastwisko, płynęła tu rozlewając się szeroko, jak jezioro. Obok głównego nurtu, był jeszcze jeden, węższy, który odcinał część pastwiska od lądu tworząc wyspę. Na planie zaznaczony jest niewielki pomost. Bezpośrednio przy pastwisku cumowały żaglowe łodzie rybackie, a może i małe jednostki handlowe.

Takich pomostów było więcej. Dwa są zaznaczone za drewnianym mostem przez Słupię. Znajdował się on wtedy za pastwiskiem, także na terenie po stoczni (zaznaczony jako „Feldbrücke”) – w przedłużeniu ulicy, przy której jest pętla autobusowa. Ten most był już za ówczesną Ustką.

### Drewniane „biurowce”

A co było w Ustce bliżej ujścia? Po zachodniej stronie spory obszar zajmowały składy drewna i warsztaty szkutnicze, bo w Ustce budowano wówczas niewielkie żaglowce i łodzie rybackie. Po wschodniej twórca planu cyferkami zaznaczył ważne budynki publiczne. Tu działała nieliczna grupa ustekich urzędników. „1” to komora celna, w której żeglarze płacili podatki od przywożonych i wywożonych towarów. Stała w porcie u wylotu dzisiejszej Marynarki Polskiej. Obok był spichlerz („5”), usytuowany w tym samym miejscu, w którym potem zbudowano kolejny, obecnie wykorzystywany jako dyskoteka i galeria. Przy nabrzeżu, nieopodal komory celnej, był budynek, w którym znajdowała

się waga do ważenia towarów („2”). Tu, gdzie teraz powstaje nowy hotel, nieopodal dawnego biurowca spółdzielni Łosoś, stał magazyn soli („3”) będący własnością królewską, czyli państwową. A naprzeciwko obecnego Kapitanatu Portu znajdował się „wielki” pomost przeładunkowy („gr La-debrucke”), zapewne z jakimiś drewnianymi żurawiami.

Urzednicy kontrolowali towary, ważyli je, pobierali opłaty, czasami podejmowali także decyzje o ludzkich losach. Żeglarzowi-pasterzowi Petersowi musiało obić się o uszy, że w czasie, gdy w Polsce trwało powstanie listopadowe i epidemia cholery, w porcie urzednicy zatrzymali małżonków nazwiskiem Lewin, którzy przyплыnęli z zapowietrzonego Gdańska. Władza zadecydowała o zamknięciu pary w ramach kwarantanny na kilka tygodni w portowym budynku. W Ustce mówiono, że dzięki tej izolacji bezdzietna dotychczas para doczekała się potomka.



Widok na dawne, XIX-wieczne pastwisko. Kiedyś było tu pusto. Tylko krowy, konie i stary żeglarz, który ich pilnował...

## Wyprostowana Słupia

Ale wróćmy na Koppel. Jeszcze w 1860 roku, gdy 71-letni Peters odchodził z tego świata, Słupia płynęła szeroko przez Ustkę jak za dawnych czasów. Państwo pruskie po przejęciu portu koncentrowało się na budowie nowych falochronów (te na planie z 1831 roku zaznaczono jako zniszczone). Dopiero w połowie lat 70. XIX wieku władze zleciły wykopanie nowego koryta dla rzeki. Wiązało się to z budową linii kolejowej do Słupska. Słupię wyprostowano i przesunięto na zachód, aby nowy dworzec mógł powstać po tej samej stronie, po której znajdowała się osada. Wtedy też zlikwidowano wyspę, na której żeglarz-pasterz rozmyślał o dawnych rejsach, pasąc krowy przy portowym pomoście.

## Rozkaz: Zbudujcie szlaban wpoprzek rzeki

Okolice Ustki w dawnych czasach postrzegano jako miejsce, gdzie w przypadku wojny nieprzyjaciel może wysadzić desant. Dlatego kilkaset lat temu blokowano port drewnianą kłodą. Potem wojskowi zaczęli budować bunkry. Pełno ich w zachodniej Ustce.

Bóg jeden wie, ile razy w zamierzonych czasach w rejonie Ustki faktycznie lądowali nieprzyjacieli. Kiedyś nie było to trudne, bo nie było radarów ani artylerii.

### Nieproszeni goście stawiali żądania

Obawy nie były bezpodstawne. Dokładnie 2 listopada 1626 roku pojawił się w Ustce oddział szwedzkiej piechoty. Skąd się wziął - nie wiadomo. Mógł przywędrować lądem, bo wówczas za Odrą rozciągały się posiadłości szwedzkie. A może dotarł tu jakimś statkiem?

Szwedzi w usteckim porcie zażądali, by przetransportowano ich do Pucka. Żądanie nie było przypadkowe. Było pośrednim skutkiem tego, co wydarzyło się 28 lipca 1626 roku. Szwedzi wysadzili wtedy desant pod Puckiem i zajęli słabo bronione przez Polaków miasto. Nasi próbowali przez wiele miesięcy je odbić. Szwedzi okopali się. Mieli wytrwać do lata 1627 roku, do planowanego powrotu szwedzkiej floty do Zatoki Gdańskiej. Ich siły liczyły około 900 żołnierzy.

„Ostatnie dwa okręty z zapasami żywności i amunicji zawinęły do Pucka w połowie listopada, po czym garnizon szwedzki zdany został na własne siły. Były one wystarczające do ewentualnego przetrwania kilkumiesięcznego oblężenia - pisze w „Wojnach na Bałtyku X - XIX w.” Edmund Kosiarz.

Wizyta Szwedów w Ustce miała zapewne związek z zasilaniem Skandynawów oblężonych w Pucku. Jeśli nawet Szwedom udało się przymusić usteckich żeglarzy do wyjścia w morze, to i tak przegrali. Naszych pod Puckiem było najpierw tylko 300, lecz już w listopadzie - a więc w czasie, gdy tajemniczy szwedzki oddział pojawił się w Ustce - do sił

obłędniczych dołączyło 350 polskich kawalerzystów. Nękali Szwedów niespodziewanymi uderzeniami. W grudniu Polaków pod Puckiem było już 1600 i do tego kilkanaście ciężkich dział, a w marcu - aż 4.000. W końcu, gdy Polacy dostali wsparcie artyleryjskie z przybyłych w sukurs ośmiu polskich okrętów - zdobyli Puck 2 kwietnia 1627 roku.

## Nawet łososie cierpiały przez wojnę

Nie wiadomo, czy ustczanie pomogli przybyszom dostać się do Pucka. Wizyta wywarła jednak wrażenie na księciu Pomorza Zachodniego. Wojenne zagrożenie stało się bardzo realne. Pułkownik Nikolaus von Brockhausen, którego



Tego właśnie obawiano się w portowej Ustce. Wystrzał z działa XVII-wiecznego żaglowca. Obraz malarza tej epoki, Willema van de Walde.

książę wysłał w następnym roku do Ustki na wizytację żądał, by port został zaopatrzony w szlaban (drewniana kłoda), „aby żadne obce wojsko w dzień czy w nocy nie mogło tu być wysadzone”. Zdaje się, że wynikało to także z tego, iż Słupsk został praktycznie rozbrojony, wydano bowiem rozkaz, aby żołnierze miejscy pociągnęli aż pod Lębork, by strzec

granicy.” - zapisał niemiecki kronikarz dziejów Ustki.

Szwedzko - polska wojna, a potem okupacja Pomorza przez wojska cesarskie i szwedzkie powodowała utrudnienia w żegludze. Nie wiadomo, czy kłodę faktycznie rozstawiono, czy się przydała, ani nawet jak miała być skonstruowana. Profesor Zygmunt Szultka pisze w „Dziejach Ustki”, że w 1628 roku u wejścia do portu zatopiono bardzo duże ilości kamieni i że powodowało to jego zapiaszczenie. W latach 60. wysłannicy wielkiego elektora alarmowali, że w porcie przez kamienie jest tak płytko, że nawet łososie nie mogą wpłynąć w górę rzeki.



## Wojna i podatki

Rajcowie słupek starali się o przywrócenie dobrego stanu portu. Fundusze starali się zdobywać podnosząc opłaty celne od statków przywozających i wywozających z Ustki towary. Byli niesprawiedliwi. - Biedny kramarz za beczkę soli płaci jednego szeląga, a bogaty kupiec za ładunek sukna wartego 1000 talarów tylko od dwóch do trzech szelągów - skarżyli się najbiedniejsi użytkownicy portu.

Z tego czasu zachował się projekt taryfy opłat, przedstawiony przez Słupsk księciu do zatwierdzenia w 1627 roku. Dobrze obrazuje, czym handlowano w Ustce w I połowie XVII wieku. Były to: piwo, sól, śledzie, len, konopie (na olej i włókna, nie do palenia), płótno, miód, mąka, smoła, czarny smolisty barwnik z sadzy uzyskiwanej podczas wypalania węgla drzewnego, stosowany jako dodatek do farb, w tym do farb drukarskich, wełna, masło, tran, łój, słonina, mydło (w beczkach), owoce, stal i żelazo, parkiet i drewno. Za łaszt, czyli około 2 tony zboża miano płacić Słupskowi podatek w wysokości 15 szelągów. A w przypadku, gdy ładunek był rozładowywany - 1/96 - czyli około 1 proc. ziarna miało być oddawane na opiekę nad najbiedniejszymi mieszkańcami Słupska (chodziło o szpital).

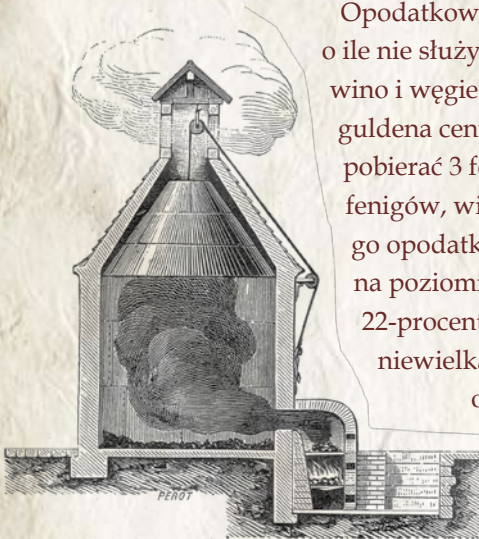


Fig. 33. — Fabrication du noir de fumée.

W taki sposób wytwarzano w dawnych czasach czarny sadzowy barwnik do farb, który eksportowano morzem przez Ustkę

Opodatkowane były też przyprawy, o ile nie służyły do wyrobu lekarstw, wino i węgiel kamienny. Od każdego guldena ceny zakupu Słupsk chciał pobierać 3 fenigi. Gulden miał 240 fenigów, więc stopa proponowanego opodatkowania kształtowała się na poziomie 1,25 proc. W czasach 22-procentowego watawy wydaje się niewielka, ale wówczas książę odrzucił projekt. Uznał, że słupek chca znacznie więcej, niż on sam pobiera ze swoich cel.

## Port był szansą dla wieśniaków

Ustka stwarzała szansę mieszkańcom pobliskich wsi na to, aby wyrwać się ze szponów słupeńskich wyzyskiwaczy. Zaciągali się na statki, uciekali na nich do wielkich miast. Już przed wojną słupeńscy historycy wygrzebali z miejskiego archiwum sporo zapisków o takich historiach i opisali je w „Ostpomersche Heimat”.

Słupeńsk był właścicielem kilkunastu wsi, m.in. Wodnicy, Charnowa i Przewłoki. Oddawał je w pacht dzierżawcom, którzy chcieli szybko się wzbogacić kosztem poddanych, czyli wieśniaków zobowiązanych do pańszczyzny i innych świadczeń. Między miejskimi włodarzami i chłopami dochodziło do konfliktów, bo ci nie chcieli pracować „na pańskim”. Ustczanie byli zaś żeglarzami i tego robić nie musieli. Nic dziwnego, że chłopcy szukali w Ustce lepszego życia. Kusily ich marynarskie zarobki i sam port, poprzez który można się było dostać m.in. do jednego z najbogatszych miast ówczesnej Europy: Gdańska.

### Gotów był do „ślubu ze Słupeńskiem”

Trudność polegała na tym, że mieszkańcy wsi byli poddani miastu. Aby zaciągnąć się na statek, potrzebowali zgody magistratu. Z 5 marca 1748 roku zachował się zapis dotyczący Jochima Albrechta, syna Dawida Albrechta, względem którego miasto prowadziło postępowanie w sprawie ewentualnej zgody na to, aby został marynarzem. Albrecht tłumaczył, że nie mógł stawić się do ratusza, bo akurat wybrał się do Możdżanowa, lecz ma nadzieję, że rada nie wzbroni mu wyruszyć na morze, gdy tylko zapanuje lepsza pogoda. Tym bardziej, że przecież co nieco zarobi i przywiezie. A tak byłby tylko ciężarem dla ojca, który nie potrzebuje



Żaglowiec w usteckim porcie. W dawnych czasach były one pokusą dla chłopów z podśłupeńskich wsi. Wielu z nich marzyło o tym, żeby zostać marynarzami.

pomocnika w gospodarstwie, bo ma jeszcze 9 innych dzieci.

Albrecht obiecywał, że co zarobi na morzu, przeznaczy także na pomoc dla ojca i rodzeństwa. Żadną miarą też nie chce na stałe opuścić rodzinnych stron i osiedlić na obczyźnie; za bardzo bowiem kocha swoich rodziców. Nie jest też zobowiązany do służby wojskowej, bo krótko przed ostatnim Bożym Narodzeniem (1747 r.) uzyskał „dymisję” z pułku de la Motte (od imienia dowódcy, barona de la Motte Fouque, był to Regiment Fizylierów nr 33), ponieważ zapłacił dowódcy swojej kompanii, kapitanowi von Puttkamer na jego żądanie 10 talarów w złotej i w srebrnej monecie. Tym bardziej prosi o zezwolenie na służbę morską, bo ma już 23 lata i jest niewielkiego wzrostu. Na dowód posłuszeństwa gotów jest złożyć przysięgę wierności Słupskowi.

### **Jochim miał koślawe palce, uciekł ze szwagierką**

Ale inni chłopci odpływali w siną dal nie pytając Słupska o zgodę. Tak było w 1671 roku, gdy niejaki Jochim Hildebrandt, sługa, bez zezwolenia władz słupskich udał się do Gdańska. W dodatku przyłączyła się do niego żona brata. Szwagierka opuściła męża imieniem Marten. W wielkim mieście, należącem do Polski, coś parze uciekinierów nie wyszło. Powrócili po kilku miesiącach, w styczniu 1672 roku, krótko jedno po drugim. Polecono im stawić się w ratuszu na przesłuchania.

Jochim Hildebrandt oświadczył, że od urodzenia ma koślawe dwa palce prawej dłoni. Z tego powodu nie nadaje się do prac rolniczych. Próbował nająć się w Charnowie u krawca, ale ten nie potrzebował pomocnika. Uciekinier prosił o zatrudnienie go tam, gdzie może być przydatny i zapewniał, że zaręczyć może za niego charnowski sołtys.

Wiarołomna żona Martena Hildebrandta nie pochodziła z okolic Słupska. Była katoliczką, więc mogła przywędrować tu albo z zachodnich Niemiec, albo z Polski. Wyjaśniła, że porzuciła męża, bo nie troszczył się o nią i przemilczał, że jest „poddanym”. Ale bezpośrednim powodem ucieczki ze szwagrem, jak zeznawała, było to, iż mąż żądał od niej, aby porzuciła wiarę katolicką na rzecz luterańskiej, czego ona uczynić nie mogła ze względu na sumienie.

Jeszcze raz na przesłuchanie do ratusza słudzy miejscy ściaǳneli Jochima Hildebrandta dwa lata później. Znowu pod zarzutem, że planował ucieczkę w okolice Gdańska. Tym razem wspólnie z bratem Martenem, z którego żoną uciekał poprzednio. Przypomniano mu, że przed dwoma laty, gdy wrócił z Polski, złożył słupskim radnym przysięgę wierności. Hildebrandt tłumaczył, że wierności zamierza dochować, lecz pilnie musi się udać pod Gdańsk po zaległą wypłatę i nieobecność nie potrwa dłużej niż 14 dni. Dostał zgodę. Chyba nie uciekł. Brak śladów tego w aktach.

### **Bosmana z Przewłoki sparaliżowało**

Przypadków, gdy chłopci ze słupskich wsi uciekali na morze musiało być sporo, bo wzmianki o tym pojawiały się często w zeznaniach słupskich poddanych. Panna Trine Ketelhut z Charnowa, tłumacząca się przed rajcami z innego powodu, napomknęła, że wiosną 1673 roku jej najstarszy brat wyruszył za chlebem do Gdańska, aby tam nająć się jako marynarz.

Możemy się domyślać, że w wielu przypadkach uciekinierzy wcale nie znajdowali lepszego życia, tylko je tracili w morskich odmętach. Niektórzy powracali do rodzinnych wsi jako kalecy. Taki los był udziałem niejakiego Michała Friese. Był bosmanem na jakimś darłowskim żaglowcu, jednak zachorował i „przez zbyt silne lekarstwa” zrujnował sobie zdrowie. Nie mógł ruszyć ani ręką, ani nogą; był sparaliżowany. Jego dramatyczne błagania kierowane do króla, być może także wsparcie słupskiej rady spowodowały, że wywieziono go na leczenie aż do uzdrowiska w Cieplicach w Sudetach. I to nie pomogło. W 1766 roku chory żeglarz wrócił do Przewłoki za pieniądze, które podarował mu książę Ksawery z Saksoni. Mieszkał z żoną i dzieckiem w tylnej izbie domu swojego teścia.

- Lecz teść zamierza przekazać dom synowi, który żeni się w tym roku. Sam będzie musiał zamieszkać w tylnej izbie. Mi nie pozostanie przeto nic innego, jak położyć się na ulicy i zamarznąć – pisał marynarz do słupskich rajców.

Sparaliżowany żeglarz przez jakiś czas mieszkał potem kątem u kogoś w Charnowie. Dokończył pewnie żywota w miejskim szpitalu w Słupsku.

## Awantura o łupy z „Białego Gołębia”

Dwie małe armaty ze szwedzkiego żaglowca, który rozbił się pod Ustką w 1679 roku o mało nie spowodowały najazdu na Słupsk brandenburskiej kawalerii. Słupsk czuł się przez kilka wieków udzielnym panem na siedmiu kilometrach plaż.

Schyłku tych czasów dotyczy opowieść, którą na podstawie XVII – wiecznych dokumentów spisał i opublikował 80 lat temu słupski regionalista. To rekonstrukcja afery, jaka wybuchła po katastrofie żaglowca o nazwie „Biały Gołąb”.

### Statek pana pułkownika

Rok 1679. „Biały Gołąb”, niewielki stateczek, stoi przy nabrzeżu portu Wisby na Gotlandii. Trwa załadunek. We wnętrzu żaglowca znika 50 długich desek, pewna liczba stalowych płyt, trzy duże, kamienne blaty, 12 bek piwa i 5 bek wina. Potem idą beczki z peklowanym mięsem, worki z otrębami i grubo zmieloną mąką. Do tego jeszcze tragarze portowi znoszą dużą liczbę mebli: stoły, łóża, krzesła z czerwonego koloru obiciami. Na nabrzeżu kupiec i kapitan baczą, by nic z towaru gdzieś się nie zapodziało. Gdy pakowano wielką czarną skrzynię, kupiec zawołał do niosących ją ludzi: „Tylko ostrożnie, to dla pani pułkownikowej. Do kajuty z tym!”

Na załadunek czeka jeszcze na furach palone wapno gotlandzkie, na Pomorzu wykorzystywane do zapraw murarskich w budownictwie. Tym wapnem miał być wyładowany tył statku. Czekają też cztery małe działa polowe, zwane falkonetami.

Statek wyrzucony na brzeg koło Ustki był okazją dla miejscowych do łatwego wzbogacenia się



Kolejna scena. Kajuta kapitana. Kupiec wręcza dowódcy statku sakiewkę z pieniędzmi. - To dla was i waszych ludzi. Wypłaćcie im i pokwitujcie. Wasz pan, pułkownik Martin Bartheldt napisał do mnie, że jeśli doprowadzicie jego statek razem z towarem szczęśliwie do Kopenhagi, wynagrodzi was za to dodatkowo. Kapitan pogłaskał dłonią sakiewkę i mruknął: - My na pewno nie zawiedziemy. Tylko morzu i wiatrowi ufać nie można.

### **Wapno było bombą**

Następnego dnia „Biały Gołąb” odbił od kei. Zachodni wiatr zmusił szypra do obrania kursu na wybrzeże pomorskie. Potem wiatr wzmógł się i zmienił kierunek z zachodniego na północno-zachodni. Tu statek wpadł w prąd przybrzeżny i w nocy wszedł na mieliznę koło Ustki.

Usteccy rybacy dostrzegli rozbity żaglowiec następnego ranka. Przyglądali mu się obojętnie: bez współczucia i bez radości. Czasy, gdy mogli obłowić się na katastrofie statku już minęły. Zresztą, na miejscu był już wójt Westphal, pozostający w służbie Słupska - i pilnował, by towary z rozbitego statku zostały zabezpieczone na rzecz słupskiego magistratu.

Ale sztorm coraz bardziej niszczył statek. Coraz większe fale przelewały się przez kadłub. W tej sytuacji usteccy rybacy wypłynęli na swojej największej łodzi, aby zdjąć z pokładu rozbitków. Udało się. Kapitan dziękował: - Był najwyższy czas! Pokład już palił nas w stopy. Mieliśmy pod nim wapno. Przedostało się do niego zbyt wiele wody.

Wkrótce potem statek stanął w płomieniach i wypalił się aż do linii wody.

### **Działa niezgody**

Gdy może uspokoiło się, rybacy przewieźli łodziami na brzeg wszystko, co jeszcze nadawało się do użytku. Ładunek wziął pod straż ustecki wójt. Tylko dwa falkonety i żelazne kule przewieziono do słupskiego ratusza. Była to najcenniejsza część wydobytego mienia.

I o te dwa szwedzkie działa wybuchł zażarty spór. A to dlatego, że od 1648 roku Pomorze znalazło się pod pano-

waniem elektora Fryderyka Wilhelma. Jego namiestnik i urzędnicy rezydowali w Stargardzie i stamtąd zarządzali prowincją. Urzędnicy elektorscy, poborcy i rachmistrzowie, działali także w miastach, gdzie pobierali na rzecz elektora podatki i cła. Jeden z nich, Johann Thomas Wolfromb, który pobierał należności z Darłowa i z Ustki, także dowiedział się o rozbitym szwedzkim statku i o tym, że uratowano dwa fal-konety i trochę innych rzeczy. Powiadomił o tym Stargard, skąd otrzymał rozkaz, aby natychmiast zażądać od Słupska



W dawnych czasach wszystko, co wiatr i morze wyrzuciły na brzeg od trzeciego mola aż do ujścia Orzechówki należało do władz Słupska

wydania armatek i przekazania ich do Kołobrzegu.

Wolfromb wysłał list do Rady Miejskiej w Słupsku, informując o elektorskim rozkazie. Burmistrz Lehmann i cała rada bynajmniej jednak się do tego nie kwapiła.

Dlatego pewnego dnia spokój rajców zakłócił elektorski kapitan ze słupskiego zamku, Gneomar von Zitzewitz. Oświadczył, że elektor zirytował się na wieść o ich odmowie i zagroził, że jeśli dobrowolnie nie wydadzą dział, każe swoim kawalerzystom odebrać je siłą. Dopiero to poskutkowało.

### **Co nam przyniesie wiatr, to nasze**

Słupsk oddał armatki, ale to nie zakończyło sprawy. 19 marca 1680 roku rada otrzymała rozkaz od elektora, zgodnie z którym miała stawić się przed zarządem prowincji w Stargardzie i zdać sprawę ze swojego postępowania. Na burmistrza i rajców padł strach. Do Stargardu na wyznaczony dzień wysłali niejakiego Rettela, adwokata. Został przyjęty mało uprzejmie. Natychmiast padło pytanie: - Dlaczego

wy tam w Słupsku opieraliście się rozkazowi elektora?

Adwokat bronił miasta w ten sposób, że powołał się na pismo od właściciela żaglowca, pułkownika Bartheltda z Kopenhagi - z prośbą, aby Słupsk zabezpieczył jego wyłowione dobra i odesłał mu, za wynagrodzeniem, do Kopenhagi.

- Obiecaliśmy to i dlatego uważaliśmy, że tych falkonetów nie możemy oddać komuś innemu - argumentował adwokat Słupska.

Dodał, że miasto od dawna posiada tak zwane prawo brzegowe, czyli prawo do własności rzeczy wyrzucanych na brzeg. I gdy około stu lat wcześniej na plaży należącej do Słupska koło Ustki rozbił się żaglowiec z masłem, tranem i skórami łosi, i towary te przywłaszczył sobie rycerz Juergen Rahmel z Wytowna, to książę Jan ze Szczecina 20 marca 1593 roku zdecydował, że właśnie na podstawie tego starego prawa towary te należą się Słupskowi.

- Książę zawyrokował, że wszystko, co boży wiatr i morze wyrzucą na słupski brzeg, jest w dyspozycji miasta - argumentował prawnik. - I jeszcze raz, 6 maja 1601 roku, to prawo potwierdził Słupskowi książę Barnim.

Adwokat dworu przekonywał natomiast, że nic nie usprawiedliwia postępowania Słupska.

- Obietnica złożona szwedzkiemu pułkownikowi nie jest wytłumaczeniem. Rozkaz elektora znaczy o wiele więcej niż układ z jakimś obcym oficerem - grzmiał. - Także stare prawo brzegowe nie zwalnia burmistrza i rady od obowiązku wykonania rozkazu władcy kraju. Prawo elektora stoi ponad prawem jakiegokolwiek miasta.

Burmistrza i radę ukarano grzywną w wysokości 25 talarów.

Jeszcze w 1692 roku, gdy u wybrzeży Ustki znowu rozbił się jakiś żaglowiec handlowy, Słupsk próbował wyegzekwować swoje dawne prawo. Elektorski zarząd w Stargardzie zarządził jednak krótko: - Ponieważ nie przyznajemy wam tego prawa, macie przekazać wyłowione dobra naszemu urzędnikowi.

I Słupsk pokornie je przekazał.



## Rok 1593: Donos kapitana Wulfa na armatorów

Wielki żaglowiec, który na wiele tygodni zatarsował port w Ustce, stał się przedmiotem zainteresowania Jana Fryderyka, księcia pomorskiego i miejscowych rycerzy. Podejrzewano, że blokuje drogę „książęcym” łososiom. Dzięki aferze, która wówczas wybuchła, przetrwało do naszych czasów sporo informacji o dawnej Ustce.

Statek był ogromny, jak na usteckie warunki. Miał ładowność od 300 do 450 ton i był wówczas nie lada sensacją. Nigdy wcześniej w Ustce nie zbudowano tak dużej jednostki. Ale to właśnie było problemem. Zaraz po zwodowaniu kadłub wrył się w dno Słupi.

### Stocznia pod wydmami

Armatorami statku byli obywatele Słupska: Joachim Lange i Bross (Ambroży) Mitzlaff. Wykonawcami: usteccy szkutnicy. Mieli oni warsztaty na zachodnim nabrzeżu, gdzie teraz stoi nieczynny spichlerz z transparentem „Czy to musi szpecić.” Nieopodal znajdowały się składy drewna. Są przekazy, że pnie drzew wyrębywanych w lasach w rejonie dzisiejszej Dębnicy Kaszubskiej spławiali rzeką do Ustki flisacy.

Szkutnicy budowali statek przez jesień i zimę. Na wiosnę, na rozpoczęcie sezonu żeglugowego, był gotowy. Ale komuś zabrakło wyobraźni. Po zwodowaniu drewniany kadłub żaglowca osiadł na płyciźnie. Wizytowali go tu różni notable i spisywali notatki, dzięki czemu wiemy, gdzie to się stało. Tkwił między „usteckim mostem” i „głównym nabrzeżem”.

### Afera łososiowa

Zaraz po feralnym wodowaniu doszło do konfliktu między słupskimi armatorami i kapitanem jednostki. Był nim niejaki Wulf (nie wiadomo, czy to imię, przezwisko, czy nazwisko). W piśmie, które armatorzy wysłali 11 kwietnia 1593 roku do księcia pomorskiego, zarzucają oni Wulfowi niewdzięczność. Oto bowiem Lange wychowywał go „od

małego”, potem posyłał do szkół, a następnie jeszcze pomógł usamodzielnic się zawodowo. Teraz, po wodowaniu, Wulf zaczął jednak stawiać jakieś wygórowane żądania i co najgorsze, doniósł na chlebobawców do książecego landwójta w Słupsku, Wilhelma Kleista, że statek przeszkadza łososiom wpływać w górę rzeki. Landwójt nałożył na nich za to karę w wysokości 500 talarów.

Wulf zarzucał chyba też swoim szefom łososiowe kłusownictwo. Deklarował się, iż jako człowiek pochodzący z jednej z podsłupskich wiosek, należących księcia, będzie właśnie urzędnikowi książećemu, a nie właścicielom statku, przekazywał wszystkie złowione przez ten statek ryby. To może



Gdzieś tu w 1593 roku przegradzał kanał portowy duży żaglowiec słupskich kupców. Tkwił w dnie przez co najmniej 2 miesiące

wskazywać, że kolos nie stał w korycie rzeki zupełnie bezużytecznie, lecz był wykorzystywany do odłowu łososi.

Sprawa była delikatna: książę rościł sobie prawo do monopolu na połów tych wysoko cenionych ryb. Ale i słupszczanie uważali, że

mają prawo do łososi – i na tym tle już wcześniej musiało dochodzić do sporów z monarchą. Z korespondencji dowiadujemy się, że książę miał zbudowane na Słupi w Ustce specjalne pułapki na łososi i kadłub żaglowca w kanale miał powodować, iż ryby do nich nie wpływały.

## Przesłuchanie ustczan

Sprawa kary spędzała sen z oczu armatorom. Landwójt podszczuty przez kapitana Wulfa kazał im w dodatku usunąć statek z portu jeszcze przed Wielkanocą, która wówczas wypadła 18 kwietnia. Argumentował, że żaglowiec utrudnia życie nie tylko łososiom, ale przede wszystkim żeglarzom, korzystającym z przystani. Armatorzy w piśmie do księcia, datowanym w Niedzielę Palmową 11 kwietnia prosili więc o obiektywne rozsądzenie sprawy i przysłanie w tym celu do Ustki rycerzy Jurgena Krummela, pana na

Duninowie i Modle oraz Jurgena Kleista z Tychowa, żeby naocznie przekonali się, jak rzecz wygląda.

Ostatecznie komisja złożona z książeńcych lenników dotarła do Ustki 8 maja. W szcążkowym stanie, bo rycerze z Duninowa, Zimowisk i Wytowna uchylili się od udziału. Przybyli tylko książeńcy notariusz Grantzkow oraz Jurgen Schwawe - ten ostatni prawdopodobnie z Machowina. I to oni przesłuchali mieszkańców Ustki.

Ustczanie wyraźnie stanęli po stronie kupców. Jurgen Schmitt, wójt ustecki, zapewnił że statek Langego i Mitzlaffa nie przeszkadza łososiom, ani żegludze, bo ostatnio wszystkie statki wypływające z Ustki do Gdańska i do Lubeki zdołały bez problemów przepłynąć obok niego. Udało się to nawet 60- łasztowemu żaglowcowi Michela Kestersa (był ponad dwa razy mniejszy od statku uwięzionego na płyciźnie).

Z kolei sędziwy Otto Billmugge dodał, że zdarzały się już w Ustce takie lata, gdy w rzece prawie nie było łososi. - Statek nie ma na to wpływu - przekonywał.

Wypowiedział się też Hans Radecke. O zwyczajach łososi. Zeznał, że widział „na śluzach” w Ustce i w Darłowie (to chyba te książecze pułapki) jak pokonywały przeszkody. Gdy nurt przegradzała zapora, wskakiwały na nią i zeskakiwały do wody z drugiej strony.

## **Dziwne rzeczy**

Komisja dokonała też pomiarów w porcie. Nurt przy statku miał mieć jeszcze szerokość 14 klafrów, czyli ok. 25 metrów i głębokość 8 łokci, czyli ok. 4 metrów! Intrygujące. W tym samym czasie landwójt książeńcy ze Słupska meldował, że sytuacja w porcie jest zła, bo kadłub stoi nie wzdłuż, lecz w poprzek koryta rzeki.

Jednolite zeznania ustczan, wsparcie burmistrza i rady Słupska, pomiary dokonane przez książeńcego notariusza i potwierdzone przez ryerza Schwawego sprawiły ostatecznie, że Jan Fryderyk darował słupskim kupcom karę. Tym bardziej, że w czerwcu udało im się w końcu ściągnąć żaglowiec z mielizny i umieścić go w Darłowie. Lamentowali, że w budowę statku zainwestowali wszystkie pieniądze...

O kapitanie Wulfie przekazy milczą. Prawdopodobnie musiał z Ustki wyemigrować.

## O ludziach, którzy oplakiwali „Świętego Jana”

Jakaś straszna burza musiała szaleć na Bałtyku w kwietniu 1672 roku. Pozostawiła po sobie trwały ślad w postaci obrazu - epitafium, zachowanego w usteckim kościele. Upamiętnia ofiarę katastrofy żaglowca, do której wówczas doszło.



Fragment usteckiego obrazu: ojciec, stary kapitan Kalff z twarzą pooraną przez morze (z lewej) i jego 20-letni pierworodny syn, który zginął na żaglowcu w kwietniu 1672 roku.

Dla dziejów portowej Ustki wotywnie malowidło pędzla nieznanego artysty z XVII wieku to obraz bezcenny. Jak fotografia, pokazuje twarze mieszkańców osady sprzed ponad trzech wieków. I - co jeszcze ważniejsze - zawiera krótki opis, w którym jak w soczewce skupiają się losy po-

koleń mieszkańców nadmorskiej wioski. Ludzi, którzy aby utrzymać z pracy na morzu swoje rodziny, niemal dzień w dzień rzucali na szalę własne życie.

Nie jest to dzieło artystyczne najwyższych lotów. Lecz nie jest to także owoc twórczości ludowej. Obraz namalował zawodowy malarz. Artysta-rzemieślnik z okolicy. Może ten sam, który namalował bardzo podobne malowidło, do dziś zdobiące kościół Mariacki w Słupsku?

### Ponury obraz rzeczy ostatecznych

Obraz przez ponad dwa wieki wisiał w nie istniejącym dziś usteckim kościółku, który stał tuż przy porcie, na skwerku przy ul. Marynarki Polskiej. Gdy w 1888 roku „na wydmie za wsią” zbudowano nowy, obraz przeniesiono tam razem z innymi przedmiotami podczas uroczystej procesji. Na początku ustczanie nie bardzo pewnie wiedzieli, gdzie go powiesić. Trafił na strych. Potem o nim zapomniano.

Gdy pięćdziesiąt lat później odkryto go na nowo podczas jakiegoś remontu, okazało się, że był już bardzo

zniszczony wskutek oddziaływania warunków atmosferycznych (w tamtych czasach nikt nie ogrzewał kościołów).

- Nasz najbardziej znany artysta malarz, Wilhelm Granzow, wziął go więc do siebie i pokrył malowidło warstwą farby pokostowej. W ten sposób na wiele lat zabezpieczył je przed dalszym niszczeniem - pisała słupska gazeta „Ostpommersche Heimat” w 1936 roku.

Na dębowej desce tak jak wtedy kłębią się czarne chmury, rozświetlane błyskawicami. W ponurej, ostatecznej scenerii, pod chrystusowym krzyżem kłęczy rodzina Kalffów. Protestancka skromność. Czarne, mieszczańskie szaty, bez żadnych ozdób. Pięciu mężczyzn i dziecko płci męskiej po prawej stronie Zbawiciela, dwie kobiety po lewej. Konający Chrystus patrzy w niebo, oni ze spokojem wynikającym z pewności zbawienia, spoglądają na nas, to znaczy na widzów.

### **Krzyżek nad 20-letnim Hansem**

Ten, przez którego powstał ten obraz, to - patrząc od strony widza - drugi z lewej. Nazywał się Hans Kalff. Urodzony około 1653 roku, zginął w katastrofie morskiej 17 kwietnia 1672 roku. O tym, co wówczas zaszło, dowiadujemy się z napisu złotymi literami pod obrazem: „Roku 1674, 14 marca. Jakżeż bardzo cierpieli Fryderyk Kalff i Gertruda Sassen po stracie swojego pierworodnego syna Hansa Kalffa, który 17 kwietnia roku 1672 w 20 roku swojego życia, podczas wielkiej burzy na morzu, w żalorny sposób - razem z szyprem Hansem Lemmenem i wszystkimi ludźmi będącymi na statku - musiał umrzeć. Oby Bóg błogosławił im oraz tym, którzy wraz z żyjącymi dziećmi ufundowali tę tablicę dla przypomnienia o śmierci.”

Co przewoził żaglowiec Kalffów i gdzie uległ rozbiciu - nie wiemy. W tamtych czasach statki słupskich kupców pływały po całym Bałtyku, między Gdańskiem, Szwecją, Danią i innymi, zachodniopomorskimi portami. Nierzadko zapuszczały się dalej, za Sund, na Morze Północne, docierając aż do Francji i Anglii.

Hans Lemmen, pisany także jako Lamme (czyli Baran), to jedyna, poza Kalfem, ofiara tej katastrofy znana z imienia i nazwiska. Inne źródła podają, że to on zbudował w 1658 roku pełnomorski żaglowiec, który zatonął z całą załogą w 1672 roku. Żaglowiec ten nosił nazwę „Sankt Johann”, czyli „Święty Jan”. Oznacza to, że jednostka zatopiona przez burzę wcześniej zmagala się z Bałtykiem przez 14 lat. Zabrała na dno jeszcze ośmiu członków załogi.

### Kalff, czyli Kalb, czyli Cielak

Kim byli pozostali, uwiecznieni na obrazie? Udało się nam dotrzeć do starej publikacji z ich dossier. Dane o Kalfach z dębowej deski zgromadził w latach 30. jeden z ich potomków, pracownik słupskiego magistratu.

Skrajna lewa postać, to Fryderyk Kalff, ojciec rodziny. Pochodził ze Strzelinka, jego przodkowie i krewni pisali się „Kalb” – „Cielak”. Był kapitanem, może także armatorem. Występował często w księgach chrztów w Ustce i w okolicy jako chrzestny. „Kapitan musiał być majątnym i bardzo szanowanym człowiekiem” - wnioskował z tego historyk.

Prowadził rozległy handel. Uwidacznia to wzmianka z akt, z której wynika, że sprowadził konia ze szwedzkiej wyspy Gotlandii. Zmarł w polskim Gdańsku w 1680 roku, 6 lat po namalowaniu obrazu. Miał wtedy około 60 lat.

Tak mogła wyglądać katastrofa „Świętego Jana”. Niestety, nikt jej nie przeżył.



Mężczyzna trzeci od lewej to Peter Kalff, drugi syn fundatorów. Urodził się około 1655 roku. Też był kapitanem. Cztery lata po namalowaniu obrazu ożenił się z z Dorotą Tietzen, córką kapitana. Zmarł w 1726 roku. Czwarty - to Marcin Kalff, rocznik 1661. Czerwony krzyżyk nad głową, taki sam jak nad najstarszym bratem świadczy, że w momencie tworzenia obrazu już nie żył. Wiemy, gdzie zginął. 13 czerwca feralnego dla Kalffów 1672 roku wykrwawił się w Strzelinku, w gospodarstwie wuja. Może wskutek choroby, albo jakiegoś wypadku?

Piąta męska postać to najmłodszy Fryderyk Kalff, rocznik 1664. Ojcowskie imię przejął po bracie Fryderyku, zmarłym w Ustce w 1660, który na obrazie przedstawiony jest jako niby aniołek, w białej sukience. Kalff-aniołek zmarł w wieku 3 lat. Drugi Fryderyk był żeglarzem. Ożenił się w 1688 roku z wdową po żeglarzu Hansie Boeckerze.

Dwie kobiety to matka Gertruda, z domu Sassen (większa) i córka o tym samym imieniu. Matka była ustczanką, rocznik 1625. Zmarła dziesięć lat po namalowaniu obrazu na suchoty. Córka Getruda była bliźniaczą siostrą Petera Kalffa. Aż trudno uwierzyć: na obrazie ma dopiero 13 lat!



Obraz – epitafium ukazuje ustecką rodzinę pod krzyżem Chrystusa, zboląłą po stracie pierworodnego syna i żaglowca.

## Jak huzar z Ustki na wojnę płynął

Porucznik von Dittmar podejrzewany był o dezercję. W 1808 roku stanął przed sądem pułkowym w Słupsku. Dużo opowiadał o Ustce. Oto jego historia.

Wiosna 1807 roku. Ustka wyglądem przypomina skansen w Klukach. Około 50 szachulcowych chałup, z omszonymi strzechami. W zagrodach suszą się rybackie sieci.

Życie płynie spokojnym rytmem, mimo że trwa wojna. Prusy, do których należy nadmorska wieś, właśnie przegrywają starcie z napoleońską Francją, wspieraną przez Polaków, którzy zbuntowali się przeciwko zaborcy. Ustczanie odczuwają ten konflikt ekonomicznie. Ustał handel morski, w porcie pustki, tylko łodzie rybackie wychodzą w morze. Bieda.

Wieści z dalekiego świata docierają piaszczystymi drogami. Przynoszą je rozmaici przybysze, którzy „wędrują borem, lasem, przymierając głodem czasem”. W usteckich karczmach szyprowie stawiają im kolejki i wsłuchują się w opowieści.

### Bo bolał go brzuch

Jednym z takich przybyszów jest podporucznik von Dittmar, oficer ze słupskiego pułku huzarów. W 1808 roku przed pułkowym trybunałem odbył się jego proces. Był oskarżony o dezercję, złożył obszernie zeznania na swoją obronę. Po latach, na początku XX wieku, niemiecki archiwista wydobył go z mroków przeszłości na światło dzienne i wydrukował.

Zarzut dezercji to poważna sprawa. Grozi za to pluton egzekucyjny. Podporucznik wpada w tarapaty kilka miesięcy przed pojawieniem w Ustce. W październiku 1806 walczył w wielkiej i krwawej bitwie pod Jeną. I potem zawieruszył się podczas odwrotu.

- Dopadły mnie mdłości i bóle żołądka. To wskutek głodu i częstych przeziębień. Dlatego zostałem w tyle za pułkiem – wyjaśni w 1808 roku, dwa lata po zdarzeniu.



## Gdzie są statki?

Na własną rękę przedostaje się z Lubeki do Kołobrzegu, Stąd właśnie wczesną wiosną 1807 roku rusza wraz z paroma innymi żołnierzami z rozbitych oddziałów w stronę Gdańska, gdzie jeszcze bronią się Prusacy. Nie może jednak kontynuować podróży, bo – jak potem wyjaśni – na Kaszubach pojawili się właśnie Polacy i współdziałający z nimi „chłopscy powstańcy”. Chodzi o oddziały generałów M. Sokolnickiego i J. H. Dąbrowskiego, które oblegały Gdańsk, zdobyły Słupsk i wystawiły posterunki wzdłuż traktu łączącego te dwa miasta. Podporucznik utknął więc w Ustce.

- Tu spedytor Wirth obiecał mi, że wkrótce przyplyną statki, które zabiorą nas do Gdańska – tłumaczył sądowi.  
- Wszystkie usteckie żaglowce bowiem popłynęły tam, jednak ci żeglarze, a było ich 50, w okolicach Helu zostali zatrzymani przez Polaków i wspierających ich chłopów i zawleczeni do Kwidzyna, do francuskiej kwatery głównej.

Szczegółów pobytu huzara w Ustce możemy się domyślać. Wypatruje na morzu powracających łodzi, dopytuje się o nie u owego spedytora. Wirth, choć obywatel Słupska, miał dom przy ul. Marynarki Polskiej, zapewne w rejonie Kapitańskiego Zaułka. Wieczory niechybnie spędzali w którejś z karczm: w tej Dawida Zaddacha, Johanna Kalffa albo Johanna Befersdorfa. Przesiaduje w towarzystwie swoich towarzyszy i ustczan, którzy pozostali w osadzie. Kilkudziesięciu musiało wciąż tu być, nawet po uprowadzeniu owych pięćdziesięciu usteckich marynarzy przez Polaków. W tym czasie cała ustecka flota liczy bowiem 12 statków, w tym jeden bark i jeden szkuner, a ich załogi liczyły w sumie 119 osób.

## Odludzie pod Ustką

Ale mijają dni, a jednostki wciąż nie wracają. Von Dittmar postanawia więc płynąć czymkolwiek do Kołobrzegu, gdzie też jeszcze broni się armia pruska. Szybko jednak mści się brak doświadczenia. Zaraz po wypłynięciu łódź wchodzi na mieliznę. Na szczęście nikt nie ginie.

Von Dittmar przed sądem pułkowym: - Ponieważ Francuzi i Kozacy (pewnie chodziło o Polaków, bo Kozacy nie współdziałali z Francuzami) coraz częściej zapuszczali się w te okolice, zatrzymaliśmy się u rybaka, mieszkającego tuż przy plaży.

Chodzi pewnie o okolice Modlinka, rybackiej wsi na zachód od Ustki. Ale huzar nie bawi tu długo. Wkrótce przypląwa statek, który zdąża do Kopenhagi.

- Zaokrętowałem się i koło Bornholmu przesiadłem na angielski okręt, który przewiózł mnie do Kłajpedy - wyjaśni von Dittmar w 1808 roku.

Kłajpeda jest jedną z ostatnich posiadłości pruskich, nie opanowanych jeszcze przez Francuzów. Zaraz potem wojna się skończy. Von Dittmar, dzięki temu, że ukrył się w Ustce i uniknął francuskiej niewoli, uniknął też kary za dezercję. Potem przez wiele lat był urzędnikiem skarbowym w Bobolicach.

Wygląda na to, że pomyślnie skończyła się także napoleońska epopeja usteckich żeglarzy. Zapewne większość wróciła do domów, bo brak informacji, by było inaczej.



Obraz C. D. Friedricha ukazujący dwóch mężczyzn obserwujących morze. Tak pewnie wyglądał też porucznik wypatrujący razem ze spedytorem Wirthem powrotu usteckich statków

## O trzech kapitanach, którzy utknęli za morzem

Gdy w 1658 roku Stefan Czarniecki „dla ojczyzny ratowania” wracał się z Danii przez morze, na Bałtyku znalazły się w opalach trzy usteckie żaglowce. Znamy ich przygody. Ich kapitanowie byli na tyle wykształceni, że umieli pisać listy do właścicieli statków i swoich żon.

Wszystkie te trzy statki należały do słupsko-usteckich armatorów, wszystkie – podobnie jak jednostka należąca do rodziny Kalfów uwiecznionych w 1674 roku na obrazie w usteckim kościele – regularnie pływały na szwedzką wyspę Gotlandię. Nie wiadomo, jak liczne posiadały załogi, ale na pewno oprócz kapitanów żeglowało na nich od kilku do kilkunastu marynarzy, w większości mieszkańców wsi Ustka, paru pochodziło może także z okolicznych miejscowości. Żeglując po Bałtyku, mimowolnie wplątali się w wydarzenia, które historycy nazwali później II wojną północną. W Polsce znamy ją jako „potop”.

### Kapitan Zaddach uwięziony w twierdzy

W 1658 roku Dania, wspierana przez Rzeczpospolitą, Brandenburgię i Holandię, walczyła ze szwedzką dominacją. Ustczanie podlegali wówczas Brandenburgii, która ciągle zmieniała sojusze: najpierw była ze Szwecją przeciwko Polsce, potem z Polską i z Danią przeciwko Szwecji. Żeglarze z Ustki prawdopodobnie nie zdążyli zarejestrować kolejnej wolty dyplomatycznej swojego nowego władcy, elektora brandenburskiego. Ten, choć wcześniej zdradził Polskę (był jej lennikiem), w 1657 roku odwrócił sojusze i zdecydował się wystąpić przeciwko Szwedom. Dlatego w pewnym momencie Szwedzi także pomorskie statki zaczęli traktować jako wrogie. Przekonał się o tym kapitan David Zaddach dowodzący usteckim statkiem o nieznanym nazwie, którego współwłaścicielem był armator Marten Pigers ze Słupska. Do niego we wrześniu 1658 roku Zaddach przysłał list nadany z Nakskov w Danii, twierdzy przy cieśninie Wielki Belt.



Czasy potopu. Port i twierdza w Naskov, z której Duńczycy zaatakowali ustecką szkutę kapitana Zaddacha. Tu ustczanie byli także więzieni przez wiele miesięcy

„Wpadłem w nieszczęście – zawiadamiał Zaddach. - Płynąc z Gotlandii wylądowałem z moją szkutą w Wismarze, w nadziei, że uda mi się tam sprzedać moje towary, to znaczy drewno i wapno. Dowiedziałem się jednak, że nie mogę być tam bezpieczny, toteż starałem się, z pełnym ładunkiem, pożeglować bliżej Lubeki.”

Wismar najpierw był duński, a potem szwedzki. Pomorski kapitan dowiedział się tam, że „nie może się czuć bezpieczny.” Manewr - w rzeczywistości próba ucieczki - nie udał się jednak. Szwedzi zatrzymali ustecką szkutę gdzieś pod Wismarem. Ich żołnierze wylądowali i skonfiskowali ładunek, natomiast statek postanowili wykorzystać jako transportowiec zaopatrujący w żywność ich własną flotę.

- Zaddach dostał rozkaz: miał płynąć do Korsoer i tam czekać na informację o miejscu pobytu szwedzkiej floty - relacjonuje dalszy bieg wypadków regionalista Hans Sund, który jeszcze w latach 30. XX wieku czytał oryginalny, pożółkły list kapitana Zaddacha. - Jednak gdy wpłynął w Belt, wiatr ustał. Wykorzystali to Duńczycy z pobliskiej twierdzy Naskov. Podpłynęli na łodziach wiosłowych, napadli i zdobyli żaglowiec.

Teraz ustczanie popadli ze szwedzkiej w duńską niewolę. Uwięziono ich w twierdzy, duński komendant skonfiskował ładunek i jednostkę. Właśnie z tego więzienia Zaddach przysłał do Słupska dramatyczny list. Spowodował podjęcie

interwencji dyplomatycznej w sprawie ustczan przez brandenburskiego posła w Kopenhadze. - Ale jeszcze w kwietniu 1659 roku szyper Zaddach, jego załoga i szkuta wciąż nie byli zwolnieni z Nakszów - zapisał Sund. Nie wiadomo, czy w ogóle wrócili.

### **Szwedzi mamili forszą**

Do szwedzkiej służby został przymuszony także Thomas Schroeder, dowódca innej szkuty o ładowności 150 ton. Podobnie jak Zaddach, także i on przewoził drewno z Wisby na Gotlandii do portów w dzisiejszej Meklemburgii. Jego statek Szwedzi zatrzymali w Stralsundzie. Nie zniewolili go jednak, jak Zaddacha, lecz przewerbowali na swoją stronę - jak sam o tym napisał w liście w 1658 roku - oferując zapłatę za usługi transportowe. Ogromną. Schroeder jako kapitan miał dostawać co miesiąc za frachty 300 talarów. Warto dodać, że pół wieku później urzędnik pobierający cła w Ustce otrzymywał tylko 72 talary - i to za cały rok.

Ustecka szkuta, dowodzona przez Schroedera, przewoziła m.in. konie artyleryjskie i kawalerię podczas jednej ze szwedzkich operacji desantowych na duńskie wyspy. Wtedy obok tych XVII-wiecznych żeglarzy z Ustki mogły świszczyć kule. Ryzykowali, lecz Schroeder daremnie czekał na zapłatę. Strawił w służbie szwedzkiej co najmniej 3 miesiące, lecz otrzymał tylko 150 talarów. Szwedzi usprawiedliwili się bardzo nowocześnie. Wyjasnili, że „zabrakło im środków” na zapłatę.

### **Zakładnik na Gotlandii**

Na Gotlandię pływał także inny kapitan Schroeder z Ustki, o imieniu Jacob. Także jego list, nadany 8 sierpnia 1658 roku, analizował przed wojną Hans Sund. Ciekawostka: przesyłka szła z Gotlandii do adresatów 14 dni.

Adresatów było dwoje: armator Christopher Kueddel (Sund nie był pewny, czy prawidłowo odczytał nazwisko) w Słupsku i żona Schroedera w Ustce. Fragment przeznaczony dla małżonki: „Droga żono, niech Bóg długo zachowa Cię w dobrym zdrowiu. Ja i wszyscy moi ludzie dziękujemy kochanemu Bogu za dobre zdrowie.”

Dalej następuje opis wydarzeń, które spowodowały zatrzymanie ustczan na Gotlandii w charakterze szwedzkich zakładników. Był to rewanż za to, że elektor brandenburski zatrzymał jakieś szwedzkie jednostki z Gotlandii w porcie w Królewcu. Szwedzi oświadczyli, że wypuszczą statek Schroedera dopiero wówczas, gdy Brandenburgia uwolni tych Gotlandczyków. Kapitan Schroeder wymienia z imienia i nazwiska urzędnika portowego, który zajął mu statek, a także kilku innych Szwedów o niemieckich nazwiskach. Znali się dobrze ze sobą z racji częstych kontaktów handlowych podczas poprzednich rejsów.

- „Żagle zabrano, ale my wszyscy wciąż jeszcze jesteśmy na naszym statku. Jakkolwiek źle by nie było, każdy ma zachować swoje osobiste rzeczy. Także żywność nam zostawili – pisał Schroeder do żony. - Nie martwcie się zbyt o mnie. Jest przecież jeszcze Bóg. Przypomnijcie się Martenowi Piggersowi (armator) i powiadomcie bliskich ludzi, którzy tu ze mną są. Gdziekolwiek trafimy, będziemy razem.”

Także w przypadku kapitana Schroedera – nie wiadomo, czy i w jakiej kondycji ostatecznie wrócił do Ustki. Hans Sund nie znalazł w starych aktach odpowiedzi na to pytanie, choć bardzo chciał.



W takie tarapaty w 1658 roku wpłwał się jeden z żaglowców usteckich. Przewoził szwedzki desant, m.in. konie artyleryjskie. Obraz przedstawia bitwę w cieśninie Sund (Jan Abraham Beerstraten, 1660 r., zbiory Nederlands Scheepvaartmuseum w Amsterdamie).

## **Jak usteccy żeglarze przez Sund przepływali**

Bywało, że urzędnikom w Słupsku ginęły ważne dokumenty. Wtedy ratowali się pamięcią najstarszych usteckich marynarzy. Ci powiadali, dokąd pływali za młodu i gdzie jakie płacili cła. Na tej podstawie odtwarzano stan prawny.

Widać to w zapisach dotyczących cła pobieranego w duńskiej cieśninie Sund. Słupscy kupcy jako właściciele usteckich statków robili wszystko, by nie płacić tej daniny, a jeśli już, to żeby była ona jak najniższa. Umieli zakreślić się koło swoich spraw. Około 1730 roku spowodowali interwencję dyplomatyczną pruskiego ambasadora w Kopenhadze, która spowodowała wszczęcie śledztwa... historycznego.

### **Duński sposób na zarabianie**

Sund był drogą morską, którą wypływało się z Bałtyku w daleki świat, a przede wszystkim na sąsiednie Morze Północne i do portów północnoniemieckich, holenderskich, francuskich i angielskich. Słupscy kupcy zwykle handlowali z tymi krajami za pośrednictwem dużych bałtyckich portów, przede wszystkim Gdańska. Bywali jednak śmiałkowicie, którzy podejmowali śmielsze wyprawy z ominięciem pośredników. Wywozili przede wszystkim zboże, przywozili francuskie wina, przyprawy i tłuste śledzie.

Według Waltera Dominicka, w latach 1660 – 1670 przez Sund rokrocznie przepływało od jednego do dwóch słupskich statków. W 1674 roku ich liczba wzrosła do trzech. - Potem te kontakty przerwała wojna brandenbursko-szwedzka – pisze Dominick. - Dopiero około 1700 roku znowu słupskie żaglowce pojawiły się w cieśninie. W czasie wojny siedmioletniej nie został odnotowany żaden, ale później w rejestrach zapisywano średnio po 5 rocznie, a w 1780 roku nawet osiem.

Niemiecki regionalista zauważa przy tym, że nie zawsze portem wypłynięcia słupskich jednostek była Ustka. Wielokrotnie do wyprawy poza Bałtyk wyruszano skądinąd, na przykład z Gdańska lub ze Szczecina.

Te dość szczegółowe informacje zostały zaczerpnięte z rejestrów opłat sundzkiego cła. Duńczycy zaczęli je pobierać już w 1429 roku i czynili tak aż do połowy XIX wieku. Zrezygnowali dopiero w 1857 roku, w zamian za 30 milionów duńskich talarów odszkodowania (równowartość 23 mln pruskich talarów – za 5 talarów w rejonie Słupska można było wtedy kupić 100 l piwa). Bywało, że rocznie opodatkowywali do 4 tysięcy jednostek, zapewniając sobie z tego źródła jedną ósmą dochodów królestwa. Cło pobierano w największym miejscu cieśniny, między twierdzami Helsingoer i Kronborg, gdzie Sund ma szerokość około 4 km. Kto próbował komorę celną ominąć albo oszukać celników, ryzykował utratę statku i ładunku.



W XVIII wieku bywało, że w ciągu roku przepływało tędy do 4000 tysięcy statków. Słupskie żaglowce miały tu preferencje. Ich kapitanowie płacili Duńczykom tylko po jednym różnym obolu

## Złoty obol z kwitnącą różą

Słupscy kupcy chcieli płacić jak najmniej, ale gdy - znowu po wieloletniej przerwie - w 1729 roku w Sundzie pojawił się kolejny statek znad Słupi, Duńczycy nałożyli nań najwyższe stawki. Te wynosiły do 1,5 procenta wartości ładunku i około 12 talarów stałej opłaty. W 1730 roku to samo przytrafiło się właścicielom usteckiego szkunera „General Grumbkow”: słupskim kupcom Matthiasowi Gabrielowi Fischerowi i wpływowemu Johannowi Heringowi.



No i przez to zaczął się spór. Słupszczanie twierdzili, że ich żaglowce powinny korzystać w Sundzie ze specjalnych przywilejów, gwarantowanych traktatami Danii z Hanżą sprzed blisko 200 lat (Odense, 1560 r.) oraz Danii ze Szwecją z 1645 r. Na mocy pierwszego, statki hanzeatyckie miały płacić za przejście cieśniny tylko jednego „rózanego obola” (Rosenobel). Była to duńska złota moneta o równowartości około 6,25 pruskiego talara, ozdobiona motywem statku i róży.

Właśnie wtedy wszczęto rzadkie, ale wówczas nie jedyne tego typu, dochodzenie archiwistyczno-historyczne. Oto bowiem gdy w efekcie skarg Słupska sprawę podniosło w Kopenhadze pruskie poselstwo, jeden z duńskich ministrów odpisał, że Słupsk i Darłowo (też toczyło identyczny spór) nie zostały wymienione w traktatach, bo nie były członkami Hanzy i w ogóle nie leżą w Księstwie Pomorskim, lecz w Księstwie Wendyjskim (Słowiańskim), a poza tym statki należące do tych miast płaciły wcześniej cło sundzkie bez protestów.



Cieśnina Sund, obraz duńskiego malarza Hansa Schmidtha (1839-1917). Ustecki kapitan Groth wielokrotnie tędy przeplwał

## Słowo kapitana

Na prośbę władz pruskich, Słupsk musiał oficjalnie ustosunkować się do tych duńskich twierdzeń. Aby zakwestionować trzecie, że wcześniej placono cło, władze Słupska postanowiły sięgnąć po dowód z przesłuchania świadków, czyli żyjących jeszcze około 1730 r. najstarszych usteckich żeglarzy, którzy w dawnych czasach przeplwali przez Sund.

Do Ustki udała się komisja w celu odebrania od ustczan zeznań pod przysięgą. Znaleziono tylko jednego. Jacob Groth, 71-letni żeglarz, pływający od 56 lat (zaczął więc pracować na morzu w wieku 15 lat!) powiedział, że wiele razy przebywał Sund, zwłaszcza czynił to często w latach 1700 – 1701 na statku, który został zbudowany w Ustce i był załadowywany w połowie w Ustce, w połowie w Darłowie. A ponieważ statek miał paszport wydany przez Radę Miejską Słupska, za przejście przez cieśninę kapitan zapłacił tylko jednego „rózanego obola”. I nikt tam nie chciał od niego wyższej opłaty.

Podobnie inni usteccy kapitanowie: Jurgen Dombke, Matthias Brandt, Hanss Lencke i Friedrich Kalf. Oni też opowiadali, że żadnego cła uiszczać Duńczykom w Sundzie nie musieli. Nie można było ich jednak komisyjnie przesłuchać, bo pomarli kilka lat wcześniej, ale ich opowieści były wciąż pamiętane w portowej osadzie.

Spór prusko - duński o przywileje statków należących do słupskich i darłowskich kupców trwał około 10 lat. Ostatecznie w 1747 roku dwór duński zakomunikował, iż wprawdzie nie przekonują go zebrane przez Prusaków argumenty, ale w trosce o dobre stosunki zwalnia z ceł statki z portów pruskich. A więc także i Słupsk.



FISCHVERWERTUNGSGESELLSCHAFT SŁUPSK

## Poławiacze łososi, czyli tragedia kutra Sto-14

Twarze poodarte morskimi burzami. Oczy, które nieraz widziały śmiertelne niebezpieczeństwo. Tak zwykle przedstawiali pomorskich rybaków malarze i fotograficy.

W dawnej Ustce praktycznie każdy był rybakiem. Połowy ryb były sposobem na zdobycie wyżywienia dla całych rodzin. Możemy się domyślać, że gdy mężczyźni wypływali w dalekie rejsy, ryby poławiały ich żony. Są w historii Ustki informacje, które wskazują, że niewiasty rybaczyły w XIX wieku, kiedy nikomu nawet do głowy nie przychodziło, by mówić o równouprawnieniu.

### Sposób na decydentów

Ale gdy zajęcie rybaka uległo w XIX wieku profesjonalizacji i przekształciło się w normalny zawód okazało się, że rybaków w Ustce jest mniej, niż np. w pobliskich Rowach, a także w Kołobrzegu i Darłowie. W 1886 roku Ustka miała tylko 2 pełnomorskie kutry żaglowe, a Kołobrzeg – 10. Przeważały małe łodzie do tradycyjnych połowów przybrzeżnych. Dopiero na początku XX wieku, gdy zaczęto budować kutry żaglowe wyposażone w silniki spalinowe, liczba jednostek usteckiej pełnomorskiej floty rybackiej wzrosła. W 1900 roku kutrów pełnomorskich było 21, a w 1939 – 50.

W połowach usteckich rybaków najpospolitszymi rybami były flądry, które zapewne także były najpospolitszym daniem na usteckich stołach. Podobno gotowano je razem z



Lata 30-te XX wieku. Ustecki rybak Otto Vollbrecht przygotowuje haki do połowu łososi.

kartoflami. Ale sporo łowiono też śledzi i dorszy. Najcenniejszą zaś zdobyczą były zawsze łososie. Ustczanie umieli je łowić oraz wędzić. Gdy pod koniec XIX wieku ważyła się przyszłość portu w Ustce, zainteresowani w jego rozbudowie miejscowi przedsiębiorcy właśnie wędzonymi łososiami pozyskiwali przychylność dla projektu berlińskich decydentów. W 1903 roku nikomu nie przyszłoby do głowy, by traktować to jako działanie o charakterze korupcyjnym, toteż urzędnicy berlińscy sami o tym wspominali podczas uroczystości otwarcia portu.



Dwa ogłoszenia z 1911 roku: wędzacz Rudolf Schwarz sprzedaje delikatesy, wędzone szprotki, po 50 fenigów za pół kilo, po 1,30 marki za dwa kilo (marka to mniej więcej dniówka). W porcie tyle pracy, że brakuje robotników. Spedytor Emil Tews od zaraz zatrudni 25.

## Sto lat temu pod ratuszem

Łososie były ustecką specjalnością. To dlatego Wilhelm Granzow w zaprojektowanym przez siebie herbie Ustki dał do ręki syrence właśnie tę rybę. A jeszcze bardziej znany malarz Klein – Chevalier namalował scenę z połowu łososi w porcie usteckim i w lutym 1914 roku sprzedał ten obraz usteckiej gminie. Malowidło wisiało w sali obrad usteckiej rady gminy, po wojnie w niewyjaśnionych okolicznościach trafiło do ratusza w Słupsku.

Łososie dawały bogactwo. W 1893 roku jeden z usteckich rybaków w ciągu jednej nocy stał się dzięki tym rybom kre-zusem. Przywiózł z połowu 146 sztuk, za co otrzymał 1.000 marek. Żeby zarobić tyle pieniędzy, robotnik na budowie musiałby pracować przez cały rok.

Łosoś stał się też symbolem pierwszej usteckiej spółdzielni rybackiej, która związana została w 1919 roku. Była to typowa spółdzielnia kapitalistyczna: każdy łowił na własne konto na własnym kutrze, ale spółdzielnia organizowała zbyt ryb. Przejęła dwie usteckie wędzarnie, w tym największą, która do 1999 roku usytuowana była na rogu ul. Słowiańskiej i kard. Stefana Wyszyńskiego, naprzeciwko dzisiejszego ratusza. Nad jej najwyższym kominem umieszczono wykonaną z metalu sylwetkę łososia.

## Po lód do Norwegii

Spółdzielnia miała własne warsztaty naprawcze i narzędziownię, a także przedstawicielstwa handlowe w kilku dużych miastach niemieckich. Niemal codziennie z Ustki odprawiano wagony – chłodnie wypełnione świeżymi i wędzonymi flądrami, śledziami, szprotami i dorszami. Jechały do Berlina, Królewca, Lipska, Frankfurtu nad Menem, Kolonii. Niektóre transporty szły jeszcze dalej: do Szwecji i Belgii. Dzięki kolei ryby, które dzień wcześniej jeszcze pływały w wodzie, berlińska gospodyni domowa mogła kupić na hali targowej w stolicy Niemiec już rano następnego dnia.

Ciekawostka: początkowo w Ustce nie było fabryki lodu. Ryby zasypywano więc lodem naturalnym ze Słupi, który zwożono w zimie i składowano w głębokiej piwnicy. Ale nie zawsze go wystarczało. Zdarzyło się więc raz, że lód przywieziono specjalnie wysłanym dużym kutrem aż z Norwegii, która leży bliżej bieguna – 100 kubików. Potem wodę z Słupi uznano za zbyt brudną do lodu do ryb i na terenie wędzarni zbudowano wy-



Tak wyglądali ci, którzy łowili w Bałtyku ryby na łodziach żaglowych około 1910 roku. Byli nie tylko rybakami, ale i świetnymi żeglarzami.

twórną lodu o zdolności produkcyjnej do 1,6 tony w ciągu 8 godzin. W sezonie pracowała na okrągło, bo lód od rybaków kupowali wówczas także właściciele knajpek i hoteli, którzy wykorzystywali zmarzlinę do produkcji deserów dla letników.

W połowie lat 20. XX wieku spółdzielnia zrzeszała 69 członków, którzy poławiali ryby na 41 jednostkach. Szyper, który zdawał rybę do spółdzielczego punktu skupu, otrzymywał kwit z wyszczególnieniem gatunku i masy surowca. W soboty odbywały się wypłaty: szyprowie zdawali kwity z minionego tygodnia i odbierali pieniądze, którymi następnie dzielili się z załogami. Soboty musiały być fajne w życiu usteckich rybaków.

Wędzarnia naprzeciwko obecnego ratusza, rozebrana w 1999 roku, cieszyła się wielką renomą. Działała od 1908 roku, przed 1919 rokiem była własnością prywatną. Należała do Rudolfa Schwarza, który po tym, jak sprzedał ją spółdzielni, pozostał jej kierownikiem. Pisano, że wędzone w niej flądry z Ustki nie miały sobie równych, jeśli chodzi o smak na całym środkowym wybrzeżu. Te z Łeby i z Darłowa były podobno wśród nabywców w mniejszym poważaniu.

### Sztandar straconej „Nadziei”

Największym rarytasem były jednak łososie, wędzone tak jak dziś, na zimno. W wędzarniczych piecach palono węglem drzewnym oraz drewnem bukowym i dębowym. Niestety, „żniwa łososiowe” wypadały zwykle zimą i wiosną, a więc w porze roku dość niebezpiecznej dla żeglugi. W siedzibie spółdzielni przechowywano do wojny model kutra Sto-14 „Hoffnung” („Nadzieja”), dla upamiętnienia tragedii, do której doszło w Niedzielę Palmową 1924 roku. Wówczas jednostka została dosłownie przecięta na pół wskutek kolizji ze statkiem handlowym. Zginęli armator i szyper Wilhelm Brockhaus, rybak Glaubke. Tylko zięcia armatora uratowano i przetransportowano do Gdańska.

Kuter Sto-14 trafił też na sztandar Związku Rybaków Morskich w Ustce. Sztandar miał kolor niebiesko – biały. Nad wyhaftowaną sylwetką „Nadziei” widniała dewiza „Im Strurme treu, in Treue fest” („W sztormie wierni, w wierze mocni”).



Jedyne zachowane zdjęcie ustckiego kutra Sto – 14 „Nadzieja”. Los „Nadziei” był tragiczny. Mimo to rybacy z Ustki zawsze pozostawali w „sztormie wierni, a w wierze mocni”.

## Mroczna tajemnica wdowy, czyli o rozkwicie i upadku firmy F. W. Koepke

II połowa XIX wieku to okres, kiedy w Ameryce zdobywano Dzikie Zachód. Tam i w Europie zaradni przedsiębiorcy zdobywali fortuny. W naszej literaturze symbolizują ich bohaterowie „Ziemi Obiecanej” i Stanisław Wokulski z „Lalki”. W historii Ustki – rodzina Koepków.

Twórcą imperium, jak na ustecką skalę, był Friedrich Wilhelm Koepke. Firmę założył w 1875 roku. Zaczynał od handlu towarami kolonialnymi: tytoniem, kawą, herbatą, cukrem trzcinowym. Sprowadzał je do Ustki najpewniej drogą morską ze Szczecina i Hamburga, gdzie rozładowywano wielkie, oceaniczne statki. Po pewnym czasie przerzucił się jednak na handel zbożem. W tym okresie rósł na nie popyt w uprzemysłowionych rejonach zachodnich Niemiec i w Anglii, a na rolniczym Pomorzu było go przecież w nadmiarze.

Z kolei z Anglii można było korzystnie zakupić węgiel, na który rosło zapotrzebowanie, bo w przemyśle i w komunikacji konie zastępowano wówczas maszynami parowymi.

### Ojciec i dwaj bracia

Interes rozwijał się i przynosił właścicielowi spory dochód. Pod koniec swojego życia, w 1907 roku F. W. Koepke miał już flotę handlową składającą się z dwóch parowców, kilku żaglowców oraz sporą część nabrzeża portowego. Zatrudniał ponad stu pracowników.

Umierając zostawił firmę dwóm synom. Szefem został starszy, Fritz. W 1913 roku do dwóch już posiadanych dokupił trzeci parowiec, któremu na cześć młodszego brata nadał nazwę „Arnold Koepke”. W tym samym czasie



Nekrolog, który ukazał się po śmierci armatora Arnolda Koepke w pomorskiej prasie. Zmarły był działaczem środkowopomorskiej Izby Przemysłowo – Handlowej i wicekonsulem Królestwa Szwecji w Ustce.



Flaga firmy F. W. Koepke. Taką malowano m.in. na kominach parowców należących do tej usteckiej firmy.

siedzibę firmy przeniesiono na wschodnie nabrzeże, do willei, która przylegała do spichlerza, w którym dziś mieści się dyskoteka „Viva”.

Rozwój przerwała I wojna światowa. Spowodowała gwałtowne załamanie się handlu morskiego. Była też przyczyną rodzinnej tragedii. Fritz Koepke zginął w 1917 roku.

## Pisali o nim dobrze

Przedsiębiorstwo przejął młodszy brat Arnold. Był świetnie wykształcony, długo przebywał m.in. w Anglii i w krajach skandynawskich. Założył przedstawicielstwa firmy w Darłowie i w Kołobrzegu, zbudował nowoczesny elewator zbożowy, inwestował w nowe statki. Doszły trzy nowe parowce: „Victoria Koepke”, 430 ton nośności), „Ruegenwalde” (Darłowo - 150 t) i „Stolpmuende” (Ustka - 220 t). Do tego doszedł jeszcze żaglowiec motorowy „Erich Arnholtz” o nośności 230 t.

Arnold Koepke udzielał się społecznie. Działał w Izbie Przemysłowo - Handlowej, obejmującej rejencję koszalińską (całe Pomorze Środkowe). Był też deputowanym do Sejmiku Powiatowego w Słupsku i do ustckiego samorządu gminnego. Pełnił też funkcję wicekonsula Królestwa Szwecji w Ustce.

Miejscowi chyba go lubili, bo gdy zmarł, w kondolencjach, nekrologach i wspomnieniach zamieszczonych w



słupskiej prasie pisano peany na jego cześć. Jako jeden z najbogatszych mieszkańców Ustki, udzielał często pożyczek. Zwłaszcza często prosili go o to miejscowi rybacy. Bywało, że potem nie oddawali w terminie, albo w ogóle nie byli w stanie spłacać długu. Koepke podobno nigdy nie podawał ich do sądu, jeśli wcześniej dłużnik osobiście i szczerze poinformował go o swojej sytuacji. Arnold Koepke zwykł wówczas mawiać do swoich współpracowników: „Spójrzcie na niego, to przecież uczciwy człowiek”.

### **Ośmiu na dno razem z „Ustką”**

Upadek firmy rozpoczął się prawdopodobnie w 1929 roku, wraz z początkiem wielkiego kryzysu gospodarczego. W październiku tego roku na morzu między Darłowem i Gąskami zatonął wraz z całą 8-osobową załogą i ładunkiem parowiec „Stolpmuende”. Statek zakupiony został zaledwie rok wcześniej.

W tym samym miesiącu na należącym do firmy parowcu „Arnold Koepke” wydarzył się śmiertelny wypadek. 31-letni ustecki marynarz, ojciec trojga dzieci zginął na pokładzie.

Może te wypadki, a także udzielone pożyczki, których nie udało się odzyskać, spowodowały kłopoty firmy. Ale decydującym ciosem była tragedia, która wydarzyła się jesienią 1930 roku. Arnold Koepke zmarł 17 listopada wskutek ciężkiej choroby. Miał zaledwie 48 lat. Upadającą



Ten reprezentacyjny budynek po wschodniej stronie portu był od 1913 roku siedzibą firmy armatorskiej F. W. Koepke.

firmą próbowała jeszcze pokierować jego żona, ale już w roku następnym sprzedała ją konkurencji – firmie armatorskiej Geiss.

### Kłeska Viktorii

Sama ponownie wyszła za mąż, za dziedzica Augusta von Hansteina z pobliskiej wsi Dominek i Osieki, rotmistrza w stanie spoczynku, posiadacza Żelaznego Krzyża I i II klasy oraz innych wyższych odznaczeń. Czy żyli długo i szczęśliwie? Coś jak fatum wisiało nad tą kobietą. Śladem jej kolejnej tragedii jest pożółkły nekrolog z 1943 roku. Drugi mąż wdowy Koepke „zmarł nagle” 17 listopada 1943, mając 55 lat. Pod nekrologiem podpisała się Viktoria von Hanstein (to na jej cześć jeden z parowców nazywał się wcześniej „Victoria Koepke”), Hansteinowie z Dominka oraz urzędnicy i robotnicy z majątku Osieki.

To była druga rodzinna tragedia, która spadła na kobietę w dniu 17 listopada. August von Hanstein podobno rzucił się w morze z mola usteckiego portu. Dlaczego uczynił to dokładnie w 13 rocznicę śmierci pierwszego męża swojej żony?

Sama przeżyła go zaledwie o niespełna dwa lata. Razem w dwójką dzieci, popełniła samobójstwo w marcu 1945 roku w Osiekach koło Objazdy (około 14 km od Ustki w stronę Rowów). Gdy spostrzegła, że nie uda się jej już uciec przed zbliżającą się Armią Czerwoną, zażyła razem z dziećmi truciznę.



Ustka, rok 1888. Ten archaiczny parowiec kołowy, wchodzący do portu, przywozi być może kakao i trzcinowy cukier ze Szczecina dla firmy Koepkego.

## Marynarskie życie w Ustce, czyli poszukiwania pewnego Norwega

Awantury, pijaństwo, głośne okrzyki w środku nocy i tragiczne wypadki. Takie rzeczy były na porządku dziennym w usteckim porcie w latach międzywojennych. Marynarze różnych narodowości biesiadowali w knajpach do późnej nocy. Potem mieli problemy z dotarciem na statek. Niektórzy ginęli.

Dlatego na cmentarzu w Ustce spoczął m.in. w 1926 roku Izaak Marcin Ellefsen, marynarz z Norwegii. Grób dawno temu zrównano z ziemią. Ale w Archiwum Państwowym w Słupsku wciąż jeszcze są pozostałości słupskie gazety. Wiemy z nich, że gdy Norweg zginął, usteccy rybacy wyławiali z morza... pomarańcze.

### Prośba zza morza

O odnalezienie grobu Norwega zwrócił się kilka lat temu do władz Ustki za pośrednictwem norweskiej ambasady Tor E. z małej miejscowości Porsgrunn na południu Norwegii. Podał, że dziadek Izaak Martinus Ellefsen, urodzony 7 lutego 1888 roku w Porsgrunn, był matem na parowcu „Baltic”.

13 lutego 1926 roku, gdy statek stał przycumowany w porcie w Ustce, mat Ellefsen wracając z miasta na pokład, wpadł do kanału i utonął. Znalaziono go dopiero dwa miesiące później.



Po prawej stronie, koło wielkiej stoczniowej hali, było niegdyś nabrzeże firmy C. E. Geiss. Gdzieś tu stał kiedyś parowiec „Baltic”, statek Norwega Ellefsena

Bezpośrednio po tragedii agent żeglugowy z Ustki przesłał poprzez ministerstwo spraw zagranicznych list do rodziny marynarza i załączył fotografię grobu - pisał w sierpniu 1999 roku wnuk Ellefsena. Ów wnuk chciał

dowiedzieć się od usteckiego samorządu, czy miejsce pochówku dziadka wciąż istnieje. Prosił o wszelkie informacje, związane z tą sprawą. Dodał, że agent żeglugowy nazywał się C.E. Geiss.

Prośba Norwega dotarła do zarządzającego usteckim cmentarzem Towarzystwa Budownictwa Społecznego. Prezes Edward Rokosz ustalił wówczas, że grobu Ellefsena już nie ma, a w parafii brak też ponemieckich ksiąg cmentarnych; nie



Ten hotelik, usytuowany w miejscu, gdzie dziś znajduje się biurowiec firmy „Morze” przy ul. Marynarki Polskiej, był miejscem marynarskich libacji.

udało się więc ustalić, w której kwatrze pochowano Eleffsena. Ale w Urzędzie Stanu Cywilnego do dziś jest akt zgonu Norwega. Wypisano go 1 maja 1926 roku na wniosek szefa urzędu gminnego. Ma numer 19. Wynika z niego, że 38-letni Ellefsen nie był matem, lecz sternikiem: „9 kwietnia około godz. 10 rano znaleziony martwy w kanale Słupi. Żywego ostatni raz widziano 15 lutego” – widnieje w dokumencie.

## Banalna śmierć w Stolpmuende

Przejrzałem wówczas doniesienia z Ustki w regionalnym dzienniku „Stolper Post”. Jego zszywki zachowały się w słupskim Archiwum Państwowym. Z pożółkłych stron, zadrukowanych gotykiem, wyłania się barwny obraz portowej miejscowości lat dwudziestych.

Ellefsen zaginał 13 lub 15 lutego 1926 roku. W tym czasie gazeta opublikowała doniesienie z Ustki: „Katastrofa statku? Wiele miejscowych kutrów rybackich natknęło się na morzu na liczne skrzynie pełne pomarańczy. Nie jest jeszcze jasne, czy zostały zmyte z pokładu podczas sztormu, czy może są pozostałością po jakimś statku, który zatonął. Rybacy, którzy zabrali kilka skrzynek na łód twierdzą, że pomarańcze nie nadają się do spożycia.”

Kolejna sensacyjna depesza z Ustki znalazła się na łamach kilka dni później. 19 lutego na jednej z ulic portowej osady policja zatrzymała mężczyznę, który usiłował przeciąć sobie żyły: „Chodzi o 40-letniego, chorego psychicznie robotnika Ericha Schmidta ze Stargardu, który wcześniej przebywał w szpitalu” - wyjaśniał „Stolper Post”, nie przejmując się dobrami osobistymi chorego ani tajemnicą lekarską.

Miesiąc po Ellefsenie, w nocy z soboty na niedzielę 10 marca, kłopot z powrotem z miasta na statek miał marynarz z fińskiego statku „Meta”. Prawdopodobnie pomylił kierunek. Zdążając do zachodniego nabrzeża, poszedł na wschód. Zamarzył na kompletnym odludziu, „na bagnach za gazownią”. Dziś stoi tam pawilon handlowy zwany „Feniksem”.

Dziennik odnotował także odnalezienie zwłok Ellefsena. 10 kwietnia pisał: „W piątek przed południem podczas prac przy zachodnim nabrzeżu, znaleziono ludzkie zwłoki. Chodzi o sternika, który kilka tygodni temu zniknął ze szwedzkiego parowca. Wówczas poszukiwanie go było bezskuteczne”.



Ustecki port w okresie międzywojennym z lotu ptaka. Zimą 1926 roku co najmniej dwóch obcych marynarzy zostało w nim na zawsze. W innych latach pewnie nie było lepiej

I dalej, jak gdyby nic wielkiego się nie stało: „Kilka dni temu rozpoczęły się tutaj połowy łososi. Wyniki w niektórych przypadkach całkiem dobre; niektóre łososie ważą nawet do 14 kilogramów.”

### **Marynarzy trzeba było szyc**

Sporo szczęścia mieli więc dwaj krewcy palacze z parowca „Esther” z Flensburga, których wyczyny gazeta opisała 14 kwietnia 1926. Niemal w tym samym czasie, gdy na usteckim cmentarzu chowano Norwega, palacze po pijanemu terroryzowali mieszkańców osady. „Zatrzymywali przechodniów i furmanki, a nawet auto” – odnotowano. Gdy marynarzy zatrzymano, tuż przed odpłynięciem parowca, „jeden przeskoczył przez barierkę, wskoczył do wody i na oczach sporego tłumu przez pewien czas pływał w kółko w lodowatej Słupi. Gdy go w końcu wyłowiono, został aresztowany.”

Helga Gerdts, niemiecka artystka, córka przedwojennego usteckiego lekarza, zapamiętała z dzieciństwa, że w owym czasie w Ustce roiło się od cudzoziemskich marynarzy. Gdy rodzina lekarza mieszkała w wynajętym mieszkaniu na rogu obecnych ulic Kosynierów i Findera, dziewczynkę często budziły w nocy hałasy dobiegające zza okien.

- Wtedy ojciec od razu ubierał się, brał torbę z narzędziami chirurgicznymi i wybiegał na dwór. Stała tam jedna z niewielu w mieście latarni, pod którą ciągle dochodziło do marynarskich bijatyk. Ojciec potem ich zszywał – opowiadała mi H. Gerdts.

Ulubionym lokalem marynarzy był hotel przy porcie zimowym, w miejscu, gdzie teraz stoi biurowiec, w którym niegdyś mieściła się spółdzielnia „Łosoś”, a teraz firma „Morze”.

## Ustka pasażerska

W strefie Schengen, do której należymy od 22 grudnia 2007, nie ma kontroli granicznych. Może więc Ustka znowu otworzy się na świat i stanie się pasażerskim portem, jakim była dawniej?

Dla dawnych ustczan morskie podróże były chlebem powszednim. Z tego żyli. Wielu żeglowało na słupskich statkach handlowych. Pod obce wybrzeża zapuszczały się nawet rybackie kutry. I odwrotnie: zamorscy sąsiedzi często zawijali do Ustki. Tylko nadzwyczajne wydarzenia, jak wojny i zarazy, powodowały zacieśnianie administracyjnych kontroli. Gdy w lutym 1864 roku wybuchła wojna prusko-duńska, w Ustce stały akurat cztery duńskie statki. Prusacy kazali je zaarrestować.

## Morski wagabunda

W naszym regionie prawdopodobnie pierwszy dostrzegł turystyczne walory podróży zamorskich Lotar Bucher, asesor w słupskim sądzie powiatowym. Bucher, syn nauczyciela ze Szczecinka, trafił do Słupska w 1843 roku. Nie miał wtedy jeszcze trzydziestki. - Swoje urlopy spędzał w taki sposób, że na małych statkach żaglowych często pływał sobie do Danii, Szwecji i Norwegii - zapisał w 1898 roku słupski historyk, biograf asesora, który potem zrobił wielką karierę.

Gdy kilka lat później, pod koniec Wiosny Ludów, młody prawnik stał się rewolucjonistą i musiał uciekać przed zemstą konserwatywnej reakcji, wybrał drogę morską. Dopłynął aż do Anglii. Nadmieńmy, że po powrocie odmieniło mu się i został bliskim współpracownikiem Bismarcka.

Wcześniej rozmaici pasażerowie podróżowali na statkach handlowych. Szczelnych kon-

The image shows a rectangular newspaper advertisement for a steamship. On the left side, there is a small illustration of a three-masted sailing ship. The text is in German and includes the following information: 'Schr.-Dampfer „Arthur“', 'Capt. Totte.', 'von Stettin nach Stolpmünde am 24. April cr.', 'G. Rbt. Meyer jr. Stolpmünde.', 'Rud. Christ. Gribel, Stettin.', and '1-2000 Thlr.'. The advertisement is set against a background of a newspaper page with other text visible on the left and right edges.

Typowe ogłoszenie w gazecie z 1877 roku. Parowiec „Arthur” rozpoczyna wiosną rejsy między Szczecinem i Ustką. Można nadać ładunek, albo zabrać się do Ustki samemu. Podróż jednak, z 2-godzinnymi postojami w Świnoujściu i w Kołobrzegu, potrwa aż 22 godziny

troli granicznych nie było. Co najwyżej od przyjeżdżających domagano się cła za towary, ewentualnie w wyjątkowych sytuacjach także jakichś specjalnych dokumentów. Gdy w 1831 roku wybuchła epidemia cholery (zmarł wówczas m.in. rosyjski generał Dybicz, ciągnący na powstańczą Warszawę), w usteckim porcie przedsięwzięto nadzwyczajne środki. Sprawdzano, czy przyplływający pasażerowie mają zaświadczenia, iż są zdrowi. Gustaw Kratz, dziedzic z Zimowisk zapisał, że na statku przybyłym do Ustki z Gdańska znalazły się dwie osoby bez takiego dokumentu: niejaki sternik Lewin i jego żona, o których piszemy w innym miejscu.

### **Atrakcja: cesarz!**

W drugiej połowie XIX wieku zagranica najwyraźniej nie korciła jednak turystów coraz liczniej przybywających do Ustki. Jeśli wypływali w morze, to tylko na krótkie przejażdżki; najchętniej, żeby obejrzeć z bliska chlubę drugiej Rzeszy - przepływające lub przystające na redzie koło Ustki wielkie okręty wojenne. Warto dodać, że w ramach popularyzacji sił zbrojnych wśród podatników, marynarze organizowali dla letników pokazowe ćwiczenia.

Długo pamiętano w Ustce dzień 15 sierpnia 1890 roku. Tego dnia nieopodal przepływała eskadra, w skład której wchodził flagowy okręt cesarza Wilhelma II. Ustecki armator Koepke podstawił turystom swój parowiec „Askania”. Na jego pokładzie wypłynęło w morze aż ponad pół tysiąca ciekawskich oraz orkiestra zwykle grająca spacerowiczom na promenadzie. Wiwatującym na pełnym morzu cesarz Wilhelm II raczył pomachać ręką.

### **Rok 1910, rok 1999...**

Pierwsi na pomysł organizowania z Ustki zamorskich, transgranicznych rejsów wycieczkowych wpadli biznesmeni z gdańskiej spółki „Weichsel” („Wisła”). W lutym 1910 wystąpili z ofertą do usteckiego samorządu. Proponowali wciągnięcie Ustki do rozkładu jazdy supernowoczesnego parowca śrubowego „Hela” (nazwa od miasta Hel). Warunek: samorząd pokryje koszty opłaty portowej w Ustce. „Hela” miała kursować wahadłowo między Krynicą Morską



i szwedzką Karlskroną, zawijając po drodze do Sopotu, Ustki, Kołobrzegu i na Bornholm.

Parowiec był wielki, aż na 600 osób. Fachowcy ze spółki tłumaczyli, że im większy statek, tym mniej podatny na kołysanie wskutek falowania, dzięki czemu pasażerowie nie będą cierpieć na chorobę morską. Do Ustki miał zawijać dwa razy w tygodniu, od 4 lipca do 26 sierpnia.

Ustczanie kupili pomysł: Postanowiono zwrócić się o dotację do władz państwowych oraz zainteresować tą ważną sprawą także powiat i miasto Słupsk. 10 marca szef ustckiego samrządu poinformował, że miasto Słupsk pokryje jedną czwartą kosztów portowych - napisał kronikarz Ustki Walter Dominick.

Zamysł zrealizowano. 5 lipca 1910 roku parowiec „Hela” przy dźwiękach orkiestry po raz pierwszy wpłynął do ustckiego portu. Rada Gminy wraz z wójtem Ziemanem przybyli na powitanie. Na pokładzie 600-osobowego statku było jednak tylko około 80 pasażerów, w Ustce dosiadło się 50. Należy nadmienić, że w 1912 roku rejsów pasażerskich już nie kontynuowano z powodu bardzo małej frekwencji.

Dopiero w latach 90. Ustka znowu odzyskała szansę na regularne morskie połączenie pasażerskie. Statek kursujący na Bornholm miał być hitem sezonu 1998 roku. W ostatniej chwili minister spraw wewnętrznych zdołał wydać rozporządzenie o ustanowieniu w Ustce morskiego przejścia granicznego, lecz Żegludze Gdańskiej nie udało się znaleźć odpowiedniej jednostki. Udało się w 1999 roku. – Teraz tylko od zainteresowania turystów zależeć będzie, czy Ustka na trwałe stanie się portem pasażerskim – pisano wtedy. Niestety, zaporowa okazała się cena biletów. Wycieczki za morze wciąż nie mają masowego charakteru.



Aż do 1939 roku Ustka była największym portem handlowym między Gdańskiem i Gdynią, a Szczecinem. To dlatego, że transport morski był bardziej opłacalny, niż kolej, nie mówiąc już o ciężarówkach

# II Kalendarium dziejów portu w Ustce

*IV-II wiek przed naszą erą*

Istnieje cmentarzysko ludności kultury pomorskiej, usytuowane na terenie zabudowanym Osiedlem Przewłoka (106 grobów i trzy skupiska ceramiki)



Typowa urna twarzowa z okresu kultury pomorskiej. W środku znajdowały się spopielone szczątki zmarłych. Podobne odkopywano na terenie usteckiego osiedla Przewłoka

*I – IV wiek n. e.*

Na Pomorzu pojawiają się germańscy wojownicy, którzy przyplływają ze Skandynawii: Goci i Herulowie. W rejonie Ustki pozostałością po nich jest grobowiec jakiegoś wodza w w Poddąbiu.

*1310*

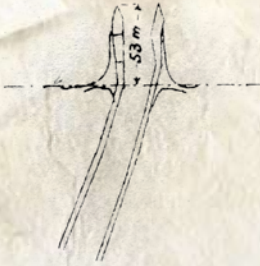
Margrabiowie brandenburscy nadają niemieckiej gminie w Słupsku przywilej założenia miasta na prawie lubeckim. Zezwalają wszystkim obywatelom Słupska spławiać statki Słupią aż do „słonego morza” (czyli do Ustki) i przeciągać je w odwrotnym kierunku oraz utrzymywać sześć łodzi zwanych „bordinghe” (bordynka - to prawdopodobnie zeslawizowana nazwa łodzi, która wyewoluowała z dłubanki) do połowu i transportu śledzi.

*1313*

Margrabiowie nadają miastu odcinek Słupi od Słupska do Ustki wraz z 30-metrowym pasem brzegu po obu jej brzegach.

*1337*

Jaško ze Sławna i Jaško z Darłowa, przedstawiciele rodu Święców, sprzedają Słupskowi port w Ustce ze wszystkim, co się przy nim znajduje i w przyszłości znajdować się może. Słupszczanie w ciągu kilku lat zbudowali lub odbudowali falochrony i umocnienia brzegu. Falochrony były zbudowa-



## *Hafenmündung im Jahre 1337.*

Tak wyglądały najstarsze usteckie mola.  
Głębokość w porcie nie przekraczała  
zapewne 2 metrów

ne z kaszyc, czyli drewnianych skrzyń wypełnionych kamieniami i wchodziły w głąb morza na ok. 50 metrów. Do portu mogły zawijać wówczas jednostki o ładowności do 120 ton.

1382

Słupsk dzięki temu, że posiada port w Ustce, zostaje członkiem Hanzy.

1390 - 1400

W okolicach portu w Ustce mają swoje kryjówki bracia witalijscy, piraci bałtyccy.



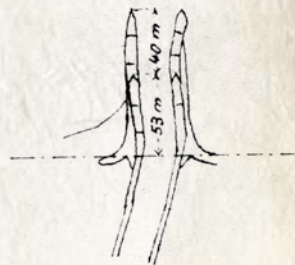
Morze Bałtyckie w okresie początków portu w Ustce i działań braci witalijskich

1418 - 1419

Rozbudowa portu. Drewniano-kamienne falochrony zostają wydłużone do ok. 90 m, powstają drewniane umocnienia nabrzeży portowych. Potem następuje około 150 lat świetności portu.

1593

Kupiec słupski Joachim Lange buduje w Ustce żaglowiec o ładowności ok. 300 ton.



## *Hafenmündung im Jahre 1418.*

Wydłużenie kaszycowych falochronów na początku XIV wieku. Tak wyglądał ustecki port w okresie, gdy Jagiello walczył z Krzyżakami



Panorama Darłowa na mapie Lubinusa z 1618 roku. Ustczanie bardzo często korzystali z tego portu, zwłaszcza że był tak blisko, położony zaledwie o jakieś 2 godziny żeglugi

Przy wodowaniu okazuje się, że zanurzenie jednostki

jest za duże jak na głębokość

portu. Po ściągnięciu z płycizny żaglowiec przebazowano do Darłowa.

1640

Statut portu w Ustce, ustanowiony przez rajców słupskich. Ustczanie mają obowiązek pomagać kapitanom żaglowców przy wchodzeniu do portu, chwytając rzucane przez nich liny i podciągając statek do nabrzeży. Za tę pomoc szyper jednostki o ładowności powyżej 15 łasztów (ok. 300 ton) winien postawić im beczkę piwa. Szyper mniejszego statku – pół beczki. Ustczanie nie mogą pokątnie handlować, co nie zostało zgłoszone słupskim urzędnikom do oclenia, przepada na rzecz Słupska.

1656

Flota słupska w Ustce liczy 11 żaglowców.

1667

Silny sztorm. Doszło do takiego spłylenia kanału, że łososie miały trudności z wplynięciem w górę rzeki. Nieliczne żaglowce rozładowywano na redzie przy użyciu mniejszych łodzi. Wielki elektor brandenburski opodatkował specjalną opłatą jednego szylinga każdy łan ziemi na Pomorzu aby zdobyć fundusze na modernizację portu. Po remoncie znowu nastąpiło ożywienie handlu morskiego.



Władca Brandenburgii, który zdradził Polskę podczas Potopu, Ustce bardzo się przysłużył. Łożył pieniądze na odbudowę portu. Doceniał handel morski, bo młodość spędził w żyjącej z morza Holandii

1683 – 1693

W Ustce zbudowano i zwodowano trzy żaglowce handlowe

1690

Grudniowy sztorm niszczy urządzenia portowe. Rzeka znalazła nowe ujście Do portu nie można było w płynąć nawet łodzią.

1695 – 1710

Kolejna odbudowa portu. Kieruje nią mistrz ciesielski Jochen Marten. W 1695 r. nowe ujście zatamowano i obsadzono krzewami, przywracając żeglowność w kanale portowym. Potem Jochem Marten przy pomocy sztuki inżynierskiej („wielkie obcęgi”) usuwa z kanału zalegające na dnie kamienie ze zniszczonych kaszyc.

1708

Wpływy z ceł nie wystarczają na uposażenie celnika (72 talary rocznie).

1717

W Ustce jest sześć karczm, z których działa 5.

1737

Wodowanie żaglowca o ładowności około 320 t. Z powodu spłylenia portu z dużym trudem udało się wyprowadzić jednostkę na pełne morze.

1741

Z powodu spłylenia portu żegluga zamarła. Żaglowiec o zanurzeniu ok. 1,5 m był przez cały rok uwięziony w Ustce.

1751

Ustka jest portem macierzystym dla 3 małych żaglowców (ok. 60 t. nośności)

1756 – 1763

Wojna siedmioletnia. Żegluga zamiera. Armia rosyjska planuje wykorzystanie usteckiego portu w działaniach wojennych przeciwko Prusom. W 1759 silny sztorm niszczy falochrony.

1763 – 1767

Państwo pruskie dotuje odbudowę portu. Flota słujska powiększa się do 6 jednostek o ładowności od 160 do 240 ton.

1787

Słujska flota w Ustce liczy 12 jednostek. Największym armatorem jest kupiec Christian Hering; ma 7 żaglowców, zatrudnia do 70 żeglarzy.



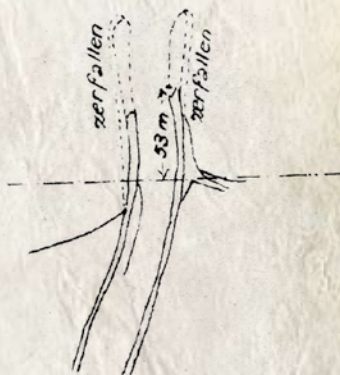
Tak mógł wyglądać największy galiot kupca Heringa. Miał ok. 400. nośności, załoga: 14-osób.

1809-1810

Słujsk finansuje modernizację wschodniego falochronu i wschodniego nabrzeża portowego. Molo ma długość 35 m.

1812

Wojsko obstawia port, powstają fortyfikacje i stanowiska dla dwóch armat. Dowództwo Wielkiej Armii każe zabezpieczyć Ustkę przed desantem angielskim. 1815 – 1820



Wejście do portu w 1810 r.

Odbudowa portu. Pogłębiono go do 2 m. W pracach wykorzystano prom z holowanymi pod dnie dwiema skrobaczkami workowymi.

1829

W Słusku powstaje wicekonsulat Królestwa Danii. W 1900 roku przeniesiony został do Ustki. Funkcjonował do lat 30. XX w.

1831, 22 grudnia

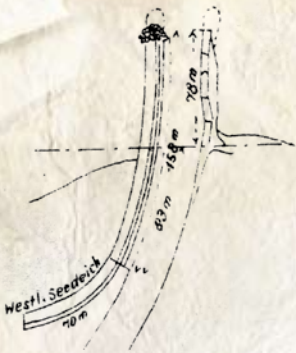
Po blisko 500 latach użytkowania Słupsk oddaje port państwu za darmo.

1835

W Ustce działa wicekonsul Królestwa Szwecji i Norwegii. Funkcjonował do lat 30. XX w.

1849 - 1858

Liczba statków handlowych zarejestrowanych w Ustce jako w porcie macierzystym zwiększa się z 25 do 44.



*Hafenmündung  
im Jahre 1836.*

Rok 1836, efekty odbudowy portu przez państwo pruskie. Kanał pogłębiony, mola odbudowane, przy główce zachodniej usypano kamienie, aby załamywały się na nich fale atakujące faochron

1860

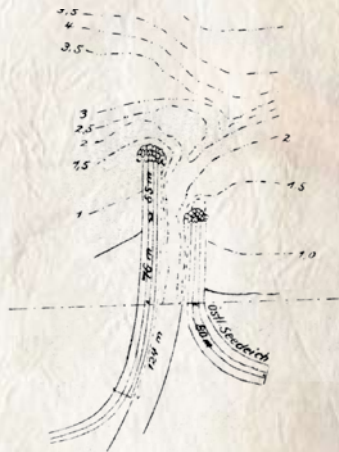
Po zimie spłynęło się wejście do portu. Duński szkuner „Elise” nie mógł z wiosną wyjść w morze. Musiał zostać częściowo zdemontowany i dopiero na redzie ponownie skompletowany. Głębokość wahała się w granicach od od 1,8 do 2,4 m.

1862

Po zimie port pogłębiają 2 pogłębiarki.

1862

Ożywiony ruch. W ciągu dwóch miesięcy do Ustki wpłynęły 34 statki, przywożąc głównie węgiel kamienny, śledzie, artykuły kolonialne i inne przeznaczone do sprzedaży w sklepach. Wyłynęło 20 jednostek, wywożąc zboże, drewno i spirytus.



*Hafenmündung  
im Jahre 1843.*

*Peilung v. 15 April 1841*

Rok 1843, wejście do portu ma zaledwie od 1,5 do 2 m głębokości. Dla ochrony falochronów, przy obu ich główkach usypano sterty kamieni

1863

Państwo pruskie przeznacza na rozbudowę portu w Ustce 250 tys. talarów.

1864 - 1865

Setki robotników pracują przy budowie nowych kamiennych falochronów. W 1865 r. w dno wbijane są pale, które podtrzymywać będą kamienną podbudowę falochronów. Kamienie do budowy sprowadzono ze Skandynawii.

1867

Przy rozbudowie ustckiego portu zatrudnionych jest 150 robotników. 20 lipca 1867 port wizytuje pruski następca tronu, późniejszy cesarz Fryderyk III Hohenzollern.

1870

Zwodowany zostaje ostatni zbudowany w Ustce żaglowiec handlowy.

1871

Pierwsza udokumentowana wzmianka o zapalaniu w Ustce światła nawigacyjnego. To naftowa latarnia z soczewkami Fresnela, wciągana w nocy przez pilotów portowych na maszt przy wschodnim moło. Uruchomione zostaje regularne połączenie parowcowe między Ustką i Hamburgiem. Obsługujące je parowce „Adele” i „Helene”, kursują raz w tygodniu.

1873

Nakłady państwa pruskiego na rozbudowę portu w Ustce poczynszy od 1863 r. wynoszą już łącznie 700 talarów.

1875

Powstaje firma armatorska F. W. Koepke, która w okresie swojej świetności posiadała w Ustce kilkanaście parowców i żaglowców.

1878

Do Ustki weszło 247 statków z ładunkiem o łącznej masie 11,6 tys. ton, dodatkowe 52 jednostki schroniły się tutaj przed sztormami. Wyszło 240 statków, wywożąc towary o łącznej masie 13,2 tys. ton. Wywożono przede wszystkim pszenicę, owies, ziemniaki, drewno i spirytus.



1880

Rekordowy ruch:  
31 października cu-  
mują 2 parowce i 19  
żaglowców.

1881

Resztki starego  
mola zachodniego  
wysadzono w po-  
wietrze dynamitem.



Port w Ustce pod koniec XIX wieku, przed ostatnią wielką przebudową

1882

Szczecińsko – Słupskie Towarzystwo Żeglugi Parowej  
uruchamia regularne Ustka - Szczecin. Linie obsługuje paro-  
wiec „Stadt Stolp”, kupiony za 110 tys. marek.

1884

Ceny łososi bardzo korzystne dla usteckich rybaków.  
Za 0,5 kg płacono 1,05 marki, czyli dniówkę robotnika  
budowlanego.



Na pierwszym planie, po prawej stronie fragment  
magazynu spirytusu, przy nim cysterny z alkoholem,  
a po drugiej stronie kanału nabrzeże firmy armatorskiej  
C. E. Geiss. Dwa statki handlowe są załadowywane  
ziarnem ze znajdujących się przy dzisiejszej  
ul. Portowej spichlerzy

1886

Budowa maga-  
zynu spirytusowe-  
go. Obiekt mieści  
2,5 mln litrów.

1889

Mimo ogrom-  
nych nakładów na  
pogłębianie portu,  
wejście do niego  
jest coraz płytsze.  
W poł. lat 60. XIX  
w. głębokość przy

główkach wynosiła 25-27 stóp, po 20 latach - 7 stóp. Mówi  
się, że na port w Ustce wydano łącznie około 3 mln marek i  
nie będzie się podejmować kolejnej inwestycji.

1890

Powstaje ustecka firma armatorska C. E. Geiss.

1892

Przy wschodnim falochronie powstaje ceglana stacja pilotów z wieżą na planie ośmiokąta. Kilka lat później zainstalowano na niej latarnię morską.

1893

Obfite połowy łososi. Cena 0,5 kg spadła nawet do 0,35 marki. 28 kwietnia w porcie cumowało ponad 100 kutrów rybackich, m.in z Danii i Szwecji.

1898

Decyzja o wydłużeniu obu falochronów. Istotne było poparcie projektu przez kontradmirała Alfreda von Tirpitz odpowiedzialnego za tworzenie cesarskiej marynarki wojennej.

1899 – 1903

Przedłużenie obu falochronów do kształtu, jaki zajmują obecnie (2010 r.).

1903

Zawiązuje się stowarzyszenie usteckich rybaków.

1904

W Ustce utworzono kapitanat portu.

1907

Słupska rolnicza kooperatywa zakupowo – sprzedażowa przebudowuje spichlerz przy zachodnim nabrzeżu. Firma C. E. Geiss uruchamia regularne połączenie żeglugowe Ustki z Hamburgiem i z Kłajpedą.



Ustka była przez wieki „dodatkiem” do portu. Plan osady z zaznaczonymi falochronami portowymi z około 1900 roku

## Stolpmünde. Einfahrt der "Hela"



Parowiec pasażerski „Hela” wpływa do Ustki. Kursował jednak tylko do sezonu w 1912 roku wyłącznie. Potem rejsów zaniechano, bo pływało za mało pasażerów.

### 1910

Parowiec „Hela” pływa na trasie Krynica Morska – Sopot – Ustka – Kołobrzeg – Bornholm (Dania) – Karlskrona (Szwecja). Szczecińsko – Słupskie Towarzystwo Żeglugi Parowej, które od 1882 r. utrzymywało regularne połączenie morskie między Ustką i Szczecinem, wyprzedaje swoje parowce: „Stadt Stolp”, „Pomerania”, „Askania”, „Mathilde” i „Saxonia”.

### 1912

Na molo wschodnim w miejscu, gdzie obecnie stoi figura św. Nepomucena, zanistalowana została syrena przeciwmgłowa, nazywana popularnie bucziem.

### 1913/1914

30 i 31 grudnia 1913 roku oraz 9 i 10 stycznia 1914 roku wielki sztorm pustoszy całe wybrzeże. Cofka, podtopienia.



Male żaglowe statki handlowe  
zwijały do Ustki do połowy XX wieku

parowiec. Załoga przez miesiąc wyprawiała się pieszo po lodzie po żywność.

1925

Powstaje stocznia  
Bartsch & Suschke.

1930

W trzech miejscach  
w porcie rozmieszczony  
zostaje sprzęt ratowniczy:  
bosak i koło ratunkowe na linie.

1934 – 1936

Po zachodniej stronie  
wykopano nowy basen  
węglowy.

1938-1939

Rozpoczęcie budowy  
terminalu portowego  
do obsługi komunikacji  
między Rzeszą i Prusami  
Wschodnimi. Nowy  
zachodni falochron, którego  
realizację rozpoczęto około  
1,5 km od obecnego portu,  
miał mieć 1,6 km długości.  
Terminal miał być gotowy  
w 1942 roku, ale we wrześniu  
1939 wstrzymano jego budowę.

1919

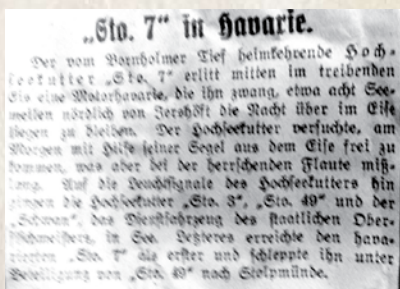
Powstaje pierwsza  
ustECKA spółdzielnia  
rybacka.

1924

Surowa zima.  
2 km od Ustki  
został uwięziony  
w lodzie holenderski



Hale przedwojennej stoczni stały do lat 90. Dziś  
jest tu parking dla tirów.



Notatka prasowa w 1931 roku. Pod koniec  
marca ustECKI kuter Sto – 7, powracający z  
Bornholmu, ugrzązł w polu lodowym 8 mil na  
północ od Jarosławca, w dodatku wysiadł mu  
silnik. Rybacy noc spędzili w dryfie, a rano  
postawili żagle, jednak nie było wiatru i nie  
zdołali się smodzielnie wyzwolić. Wezwali pomoc  
z Ustki nadając sygnały świetlne.

1939 – 1945

W Ustce stacjonuje flotylla niemieckich ścigaczy-dozowców.

1945

9 lutego na wysokości potrtu w Ustce tonie transportowiec „Steuben”, zatopiony przez radziecki okręt podwodny, ten sam, który 30 stycznia zatopił „Gustloff” z blisko 10 tys. osób na pokładzie. Na Steubenie zginęło ponad 3 tys.

1945 – 1947

Port służy do wywozu łupów wojennych do portów radzieckich.

1946

Ekipa Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni uruchamia stocznnię w Ustce. W drewnianych halach po



Rok 1946. Pochód pierwszych polskich mieszkańców powojennej Ustki przechodzi obok spichlerza firmy Koepke. Z tyłu widać wypalone okna budynku, w którym mieściła się siedziba firmy F. W. Koepke i wicekonsulat szwedzki.

firmie Bartsch & Suschke budowane są drewniane, wiosłowo – żaglowe łodzie rybackie.

1947

Oficjalne uruchomienie portu Ustka przez władze polskie.

1947 – 1949

Przez Ustkę eksportowany jest węgiel do portów skandynawskich: w Szwecji, Danii i w Finlandii. Rekordowym rokiem w całych dziejach portu jest rok 1948. Wpłynęło tu wówczas po węgiel aż 1035 jednostek handlowych. Duży ruch statków handlowych wykorzystywany jest przez organizacje podziemne do nielegalnego przetrzutu ludzi na Zachód, m.in. żołnierzy organizacji poakowskich.

1950

Wodowanie w stoczni żagłowca szkolnego „Janek Krasicki”.

1952

Po zachodniej stronie portu powstaje państwowe Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Korab”.

1954

14 usteckich rybaków zakłada spółdzielnię rybołówstwa morskiego. Pierwotnie, na cześć II zjazdu PZPR, nazywała się „II Zjazd”. Później zmieniła nazwę na Łosoś. Jej obiekty i nabrzeże znajdowały się po wschodniej stronie portu, w rejonie ul. Kaszubskiej.

1957

Kuter usteckiego szypra Piotra Jefimowa z PP i UR „Korab” ustanawia rekord Bałtyku odławiając w ciągu roku 417 ton ryb.

1968

W awanporcie odbywają się „próby ognia” prototypowej łodzi ratunkowej z tworzyw sztucznych, przygotowywanej do seryjnej produkcji w Stoczni „Ustka”, przeznaczonej na tankowce. Łódź przebywała w ogniu bez przerwy przez 9,5 minuty.



1970

Załoga korabiowskiego superkutra Ust - 105 szypra Zygmunta Kustusza ustanawia kolejny rekord

Flota „Korabia” w 1977 roku. W tle widać halę Stoczni „Ustka”, w której od lat 60. XX wieku budowano stalowe kadłuby.

Bałtyku, odławiając w ciągu roku 1003 ton ryb.

1972

Flota Korabia w Ustce liczy 48 kutrów, Łososia – 28 kutrów i 24 łodzi. Rybacy indywidualni mają 10 kutrów i kilkadziesiąt łodzi.



Lata 70. to okres ogromnych inwestycji w stocznię w Ustce. Ten statek zwodowano dla armatora z Francji.

*1977*

Flota rybacka Korabia wylawia z Bałtyku 23.165 ton ryb, o 800 ton więcej niż w 1976 r.

*1978*

W ustckim porcie odbywają się Centralne Dni Morza.

*1980*

Korabiowski kuter Ust - 78 podczas poławiania ryb wytrałował półtonową minę z okresu II wojny światowej. Jeden rybak ginie.

*2000*

W styczniu podczas sztormu u wejścia do portu tonie pogłębiarka Stulbia.

*2009/2010*

Komunalizacja portu. Po raz pierwszy w dziejach właścicielem portu w Ustce staje się miasto Ustka.

# Droga do Eldorado.

## Ciekawe obiekty w usteckim porcie

Mimo że sława tego portu trochę już przebrzmiała, wciąż jeszcze zachowane są w nim budowle świadczące o latach świetności, gdy pod względem przeładunków był największym między Gdańskiem i Szczecinem i gdy kilku śmiałych ludzi, takich jak C. E. Geiss, F. W. Koepke i C. Westphal zbijało tu majątki na handlu morskim. Prawie cały port jest już otwarty dla turystów, więc warto wybrać się na zwiedzanie. Jeszcze jakieś 20 lat temu byłoby to niemożliwe. W latach 50. port był szczelnie obstawiony przez żołnierzy WOP, którzy nie wpuszczali nikogo bez przepustki. Mieli za zadanie uniemożliwić ucieczkę za granicę przeciwnikom ustroju, którzy starali się przekradać na zagraniczne jednostki.

Wędrówkę proponujemy rozpocząć według punktów zaznaczonych na dołączonej mapie

### Falochron wschodni (1)

Ma 303 m długości. Oba mola w obecnym kształcie powstawały w okresie od 1863 do 1903. Wcześniej główka wschodniego falochronu znajdowała się w miejscu, gdzie teraz stoi figura św. Jana Nepomucena. Zachodni znajdował się w miejscu dzisiejszej ostrogi helskiej, czyli stalowej, żółtopomalowanej konstrukcji wewnątrz portu.



Ustecki port zimą.



## Pozostałości po wraku Stułbi (2)

Pogłębiarka o długości 33 metrów i masie własnej około 350 ton zatonała w styczniu 2000 roku. W nocy, podczas sztormu, próbował ją doholować do portu holownik (nie miała własnego napędu). Gdy połączone liną holowniczą jednostki wchodziły już między główki, falowanie było tak duże, iż Stułbię zniosło kilkanaście metrów na wschód. Uderzyła w zewnętrzną stronę główki wschodniego mola, przewróciła na burtę i osiadła na dnie w ciągu kilkunastu minut. 6-osobowa załoga uratowała się. Potem przez całe lata nie udawało się podnieść wraku, mimo że podczepiano do niego nawet po kilka holowników naraz. Rufy szły prawie pod wodę, morze gotowało się, lecz wrak nawet nie drgnął. W efekcie po kilku latach pocięto go na złom. Niektóre części nadal tkwią pod wodą.

## Figura św. Jana Nepomucena (3)

Św. Jan Nepomucen, zwany Nepomukiem, żył w XIV wieku. Według tradycji, był czeskim księdzem, spowiednikiem czeskiej królowej, którą mąż, król, podejrzewał o zdradę. Ksiądz aresztowany przez władcę i przymuszany torturami do wyjawienia tajemnicy spowiedzi, nie uległ. Został utopiony 20 marca 1393 roku w Wełtawie. Od tamtej pory rozwijał się jego kult. Jako święty jest opiekunem mostów i przepraw, chroni przed powodzią i innymi katastrofami powodowanymi przez wody. Jego figurki tradycyjnie stawiane są przy mostach, przeprawach promowych itp. W Ustce Nepomuk pojawił się 21 marca 2006 roku. Niektórzy wierzą, że to właśnie św. Jan Nepomuk uchronił w kwietniu 2009 roku Ustkę przed straszliwą falą tsunami, która zgodnie z zapowiedzią dwóch wróżek z Łodzi miała zniszczyć miasteczko (wróżki oficjalnie ostrzegły przed tym usteckie władze miejskie).



Drewnana rzeźba świętego w porcie stanęła w miejscu dawnego bucza przeciwmgłowego. To miejsce upatrzyli już sobie jednak usteccy zwolennicy postawienia pomnika syrence.

Ustecki Nepomuk ma przeciwników. Twierdzą, że jest samowolą budowlaną, (choć stoi na postumencie istniejącym już wcześniej). Inni domagają się usunięcia świętego i ustawienia w tym miejscu pomnika syrenki z herbu Ustki.

#### Latarnia morska (4)

Jest usytuowana przy Nabrzeżu Kołobrzeskim, u nasady wschodniego mola. Została zbudowana w 1892 roku, razem z przylegającą do niej stacją pilotów portowych. Wieża latarni ma plan ośmiokąta, wysokość 19,5 metra, ponieważ jednak wznosi się na wydmie, światło latarni znajduje się na poziomie 22,5 metra nad poziomem morza. Dzięki temu widoczne jest na morzu z odległości około 33 km.

#### Budynek kapitanatu portu (5)

Znajduje się przy najstarszym nabrzeżu usteckiego portu. Brzeg rzeki był tu umocniony drewnianymi palami, na których znajdował się pomost. Na planie Ustki z 1831 roku wi-



Zdjęcie budynku kapitanatu z pierwszych lat XX wieku. Z tyłu wieża stacji pilotów, zbudowana w 1892 roku. Jeszcze nie jest latarnią, tylko zwykłą wieżą obserwacyjną, z której piloci obserwowali sytuację na morzu i w wejściu do portu. Latarnią stała się dopiero po 1904 roku.

dać, że już wówczas w miejscu budynku kapitanatu stał jakiś inny, zapewne szachulcowy, w którym mieścił się portowy urząd celny. Po przejęciu portu przez państwo pruskie, budynek nadal służył celom ad-



Najpierw żagle zastąpiła para, potem parę zastąpiła ropa. Ale obrys budynku Kapitanatu Portu pozostał nie zmieniony

ministracyjnym. Po rozbudowie portu w tym samym miejscu wzniesiono bardziej okazały. Stare zdjęcia, wykonane na początku XX wieku dokumentują, że budynek o takim samym obrysie co istniejący obecnie, stał w tym miejscu już wówczas.

### Miejsce po willi firmy Koepke (6)

Usytuowana była przy nabrzeżu portowym, w miejscu, gdzie łączy się z nim ul. Gen. Żaruskiego, naprzeciwko spichlerza, w którym mieści się m.in. Bałtycka Galeria Sztuki i dyskoteka. Był to budynek dwupiętrowy z poddaszem, ze spadzistym dachem i z narożną wieżyczką, neogotyckim, dachem, która była do nanej części strony kanału kapitanatu. znajdowało wejście do gmachu. Willa została zbudowana przed 1913 rokiem. Mieściła się w niej siedziba firmy armatorskiej F. W. Koepke oraz wicekonsulat szwedzki. Do zaplecza przylegał do niej satrszy spichlerz z pruskiego muru. Za nią znajdował się ogród Koepków. Oba budynki jako jedyne zostały poważnie uszkodzone w marcu 1945 roku i wskutek zniszczeń zostały później rozebrane.



Siedziba firmy F. W. Koepke była jednym z najbardziej okazałych budynków w całej Uście.

### Najstarsze spichlerze (7)

Ceglane magazyny zbożowe przy wschodnim nabrzeżu, w których dziś mieszczą się Bałtycka Galeria Sztuki i dyskoteka, należą do najstarszych budowli usteckiego portu. Zostały zbudowane jeszcze w XIX wieku, na miejscu, gdzie już wcześniej istniały budowle o tym samym charakterze. Łącznik między nimi, w którym dziś mieści się pensjonat, powstał prawdopodobnie nieco później, bo na rycinach z lat 80. XIX wieku jeszcze go nie ma. Spichlerz usytuowany najbliżej nabrzeża przed wojną należał do firmy Koepke.



Koniec XIX wieku. Na wschodnim nabrzeżu widać już spichlerze, które przetrwały do dziś. Dalej w stronę drogi Eldorado możemy wędrować ulicą Marynarki Polskiej, mijając miejsce, gdzie stał najstarszy uestcki kościół (Skwer Jana Pawła II – krótki opis jest na tablicy zainstalowanej przy skwerze) lub nowym deptakiem wzdłuż nabrzeża portowego. W tym drugim przypadku wejdziemy na tereny użytkowane kiedyś przez firmę armatorską C. E. Geissa i z ul. Kaszubskiej dostrzemy tyły dużego budynku, stojącego na rogu tej ulicy i ul. Marynarki Polskiej.



### **Dawna siedziba firmy armatorskiej C. E. Geiss (8)**

Budynek przy ul. Marynarki Polskiej 41 powstał na pocz. XX wieku, należał do najokazalszych w przedwojennej Ustce, nadających jej charakter miejski. Został zbudowany jako biurowiec

Środkowy budynek, to dawna siedziba firmy Geiss, która utrzymywała w Ustce kilkanaście parowców i żaglowców handlowych. Przez ostatnie pół wieku działał tu urząd miejski.

firmy armatorskiej i spedycyjnej C. E. Geiss. Co ciekawe: lokalizacja mieściła się naprzeciwko oddziału słupskiego banku powiatowego. Gmach banku nie zmienił przeznaczenia do dziś. Mieści się w nim siedziba Banku Spółdzielczego w Ustce.

Powstała w 1890 roku firma C. E. Geiss w latach 30. XX wieku utrzymywała w Ustce 15 statków handlowych, które pływały do Hamburga, Szczecina oraz do krajów zachodnioeuropejskich, skandynawskich i bałtyckich. Z tej floty



...rie z usteckiego portu.

Użytkownik tego spichlerza niegdyś handlował z Wielką Brytanią, Holandią, krajami skandynawskimi. Teraz w budynku mieści się restauracja.

Na pierwszym planie kutry usteckie, na dalszym – nabrzeże Geissa z zachowanym do dziś spichlerzem.



„Eduard Geiss”, „Karl Albrecht Geiss”, „Ruth Geiss”, „Karl Friedrich Geiss” (patronami statków, podobnie jak w firmie Koepke, byli członkowie rodzin założyciela firmy) zostały zatopione podczas II wojny światowej, a parowiec „Ellne” po wojnie został przekazany Finlandii. E. Geiss zmarł w czasie wojny.

## Hala stoczni (9)

Zbudowana w latach 60. XX wieku. Wcześniej w tym miejscu znajdowała się wysepka utworzona przez meandrującą rzekę. Przed wojną było tu na-



Hala, w której budowano do niedawna kadłuby stalowych statków.

brzeże portowe, należące do firmy C. E. Geiss oraz tzw. port zimowy, wykorzystywany przez rybaków. Hala aż do lat 90. wykorzystywana była do budowy stalowych kadłubów statków lub ich części. Należała do Stoczni „Ustka”, która zbankrutowała. Obecnie jest własnością prywatnego inwestora.



To samo miejsce przed wojną. W głębi szopa, w której naprawiano drewniane kutry uesteckich rybaków.

## Starorzecze Słupi (10)

Niewielki park między kinem Delfin i dworcem kolejowym to dawne koryto Słupi, które zostało zasypane w latach 70. XIX wieku, gdy budowano linię kolejową ze Słupska do Ustki. Wtedy wykonano przekop prostując rzekę, by dworzec znalazł się po tej samej jej stronie, co osada. Nasyp i wiadukt nad torami wykonany został w latach 1910 - 1911, kiedy tory poprowadzono w kierunku Sławna. Wiadukt o charakterystycznych stalowych łukach z elementów łączonych nitami dotrwał do 1994 roku. Wtedy zastąpił go obecny. W poprzek parku płynęła niegdyś rzeczka Młynówka, która uchodziła do Słupi. Oddzielała wieś Ustkę od Grabienka, które zostało przyłączone do Ustki w 1909 roku. Teraz płynie rurami pod ziemią.

Dalej biegną tory, które dochodziły aż do kapitanatu portu i służyły m.in. dowożeniu letników na plażę oraz zboża do spichlerzy Geissa i Koepkego. Po prawej stronie dawna wieża ciśnień, prawdopodobnie z 1909 roku.

## Mosty przez Słupię (11)

Most lub mostek przez Słupię mógł już w średniowieczu był elementem „ścieżki” łączącej port w Ustce ze wsią Dunińowo. Most drogowy w stronę Sławna istniał na pewno już w latach 30. XIX wieku, bo jest na starych planach. Jednak aż do 1910 roku znajdował się on w innym miejscu, niż obecny most drogowy: łączył ul. Darłowską bezpośrednio z uliczką wychodzącą na kościół, przy której teraz znajduje się pętla autobusowa.



Fragment przedwojennego planu Ustki, ukazujący dawne starorzecze oraz mosty przez Słupię. Widać, że na Młynówce zbudowany był mostek, a w przyczółku mostu kolejowego znajdował się specjalny tunel dla pieszych korzystających ze ścieżki ku drodze Eldorado. Tunel istnieje do dziś, biegną nim rury ciepłownicze.

Rewolucją w systemie komunikacyjnym tego fragmentu Ustki była budowa linii kolejowej do Sławnia, która spowodowała budowę wiaduktu kolejowego i prowadzących do niego nasypów. Nowy most drogowy przez rzekę zmienił orientację o

90 stopni, obok niego zbudowano drugi, kolejowy. Zdjęcia archiwalne wskazują, że oba mosty były do siebie podobne pod względem architektury. Ten drogowy został jednak wysadzony w powietrze 8 marca 1945 roku przez wycofujących się Niemców. Mostu kolejowego wysadzić już nie zdążyli. Ciekawostką jest fakt, że tuż przy moście kolejowym w latach 1944 - 1945 Niemcy ukrywali największy okręt wojenny Danii: krazownik „Nordland” (ex „Niels Juel”).



Z mostu kolejowego roztacza się piękny widok na port. Po prawej stronie widoczna największa hala po dawnej usteckiej stoczni.

Zachowany most kolejowy (po prawej stronie) i wysadzony w 1945 roku w powietrze most drogowy na przedwojennej fotografii. Akwen między mostami służył jako przystań dla łodzi.



## Droga Eldorado do magazynu spirytusu (12)

Dawna Droga Eldorado to teraz ulica bohaterów Westerplatte. Nazwa Eldorado świadczy o poczuciu humoru dawnych ustczan. Zachodnia część portu kojarzyła się im z Dzikim Zachodem i z drogą do legendarnej, złotej krainy, czyli do bogactwa. Po lewej stronie ulicy jeszcze do niedawna znajdowały się tereny Stoczni Ustka. Wcześniej był tu m.in. tartak i niewielka fabryka maszyn, a przy wiadukcie – Adolf Hitler Sportplatz, czyli boisko, na którym naziści urządzali festyny.



Magazyn spirytusu to ta okazała budowla z czerwonej cegły

Po lewej stronie dawnej drogi Eldorado rozciąga się Osiedle na Wydmie, a po prawej stoi duży budynek z czerwonej cegły. To magazyn spirytusu. Powstał w latach 1886 – 1888, po rozbudowie można było składować w nim 2,5 mln l czystego alkoholu. Budynek należał do spółki właścicieli pobliskich gorzelni. W celu ułatwienia przewozu spirytusu do portu w Ustce powstała sieć kolei powiatowej, w tym linia z Ustki przez Przewłokę do Objazdy, Gardny Wielkiej, Smółdzina i dalej do Głównyc. Spirytus regularnie wywoził stąd do Hamburga spirytusowy tankowiec.



W czasie II wojny światowej hitlerowcy zostawili w tym budynku zbiorniki wypełnione alkoholem. Chcieli osłabić zdolność bojową żołnierzy radzieckich. Nie osłabili, ale trzech czerwonoarmistów utonęło w spirytusie.



## Największy spichlerz portowy (13)

W tym kształcie istnieje w porcie od 1915 roku. Przed wojną należał do Consum – Verein, kooperatywy zajmującej się zbytem produktów rolnych oraz zakupami towarów poszukiwanych przez rolników. Consum-Verein w 1907 roku nabył od usteckiego armatora F.W. Koepke spichlerz na zachodnim nabrzeżu, który następnie został gruntownie przebudowany, wyposażony w nowoczesne urządzenia przeładunkowe, a nawet we własny agregat produkujący prąd. Spłonął w niewyjaśnionych okolicznościach w pierwszych tygodniach po wybuchu I wojny światowej po czym w 1915 roku został odbudowany. Do dziś jest największym obiektem portowym.



Spichlerz od przodu...

## Willa „Koepke” (14)

Powstała na przełomie XIX i XX wieku. Prawdopodobnie zbudował ją założyciel firmy Koepke, do którego należały pobliskie tereny. Wiadomo jednak, że później należała do Westphalów, właścicieli firmy Meteor Stolp, produkującej materiały budowlane przy zachodnim falochronie. Gdy firma upadła w połowie lat 30. XX wieku, w willi zainstalowało się kierownictwo budowy wielkiego portu. Od 1945 do 1947 w willi mieściła się radziecka komendantura portu. Następnie zagospodarowano ją na mieszkania komunalne. Willę otaczał niegdyś piękny ogród, w którym usytuowana była fontanna i kilka altanek. Obecnie przeznaczona jest na sprzedaż. Miasto określiło cenę wywoławczą na poziomie 2,5 mln zł, ale ostatnio obniżyło ją o milion złotych.



Tak wyglądała rezydencja usteckiej rodziny, która w czasach „Ziemi Obiecanej” dorobiła się na usteckim porcie.



### Szopa węglowa (15)

W dawnych wiekach w tym miejscu mieściły się składy drewna i warsztaty szkutnicze, w których budowano żaglowce. Pod koniec XIX wieku tu składowano materiały do budowy portu. W pierwszej połowie XX wieku mieściły się tu natomiast składy węgla, przywożonego statkami z Wielkiej Brytanii. W 1938 przeładowano tu 38.000 t węgla, co stanowiło wówczas blisko 25 procent wszystkich wyładunków. Węgiel zasilał m.in. gazownie. Ceglana budowla zbudowana została prawdopodobnie pod koniec lat 30, po tym, jak wykopano na zachód od niej nowy basen węglowy. Przez kilka ostatnich lat mieściła się w niej wytwórnia sieci rybackich, należąca do duńsko - polskiej spółki, która zaopatrywała rybaków w sprzęt połowowy. W grudniu 2009 roku zniszczył ją pożar, który wybuchł z niewyjaśnionych przyczyn.

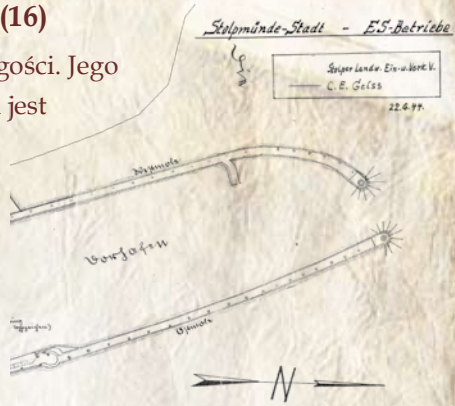
Lata 30-te XX wieku. Na pierwszym planie prom, a w tle usteckie składy węgla  
Przy basenie węglowym od niedawna znajduje się nowa baza brzegowej stacji ratownictwa morskiego. A przed nami jest jeszcze

Minięcie główek zawsze ma wymiar symbolicznego przejścia z jednego świata do drugiego. Niektóre z tych kutrów nigdy już nie powróciły do Ustki. W czasie wojny mobilizowano je jako jednostki pomocnicze. Te właśnie wyphywają na jakieś zadanie.



## Falochron zachodni (16)

Ma 420 metrów długości. Jego końcowa część wygięta jest w charakterystyczny sposób w stronę wschodniego mola, tak że wejście do portu ma tylko 40 metrów szerokości, podczas gdy w awanporcie szerokość, a więc odległość między



Plan portu z 1944 roku. Widać wyraźnie starą głowkę.



Awanport portu w Ustce ma długość prawie pół kilometra. W tym kształcie powstał na początku XX wieku.

molami, wynosi aż 115 metrów. Taki kształt portu zaprojektowali jeszcze w XIX wieku niemieccy inżynierowie, aby maksymalnie wytłumić falowanie wewnątrz portu, niebezpieczne dla cumujących statków. Wygięcie falochronu miało też ochraniać wnętrze portu przed wielkimi falami podczas przeważających tu sztormów północno-zachodnich.

Ciekawostką są pozostałości po starej głowce zachodniego mola, zbudowanej w latach 60. XIX

wieku. Niemcy celowo ją pozostawili, aby stanowiła nadal zapórę ograniczającą falowanie wewnątrz portu. Przez dziesięciolecia nie remontowana, praktycznie już rozsypała się ze starości. Oznacza ją żółte barierki w awanporcie.



Molo zachodnie w sztormie

## Liczba statków, które weszły do Ustki:

