

Dawniej w Ustce

HISTORYCZNE CIEKAWOSTKI MIASTA

Opracowanie: Tomasz Urbaniak

Opracowanie graficzne: Joanna Gębal

Korekta: Ewa Chyżyńska

na zlecenie

Urzędu Miasta Ustka

ul. Księdza Kardynała Wyszyńskiego 3

76-270 Ustka

www.ustka.pl

promocja@um.ustka.pl

Ustka 2020

odwiedź nas na
visit.ustka.pl



Kąpielisko nadmorskie

Pierwsi turyści do Ustki zaczęli napływać w pierwszej połowie XIX wieku. W sezonie letnim w 1832 roku odpoczywało w Ustce 38 rodzin, które przybywały nad morze własnymi zaprzęgami z najpotrzebniejszym ekwipunkiem. Początkowo na wczasy nad Bałtykiem stać było głównie zamożniejszą szlachtę i mieszczan. W 1844 roku utworzono w Ustce zarząd kąpieliskowy. Napływ pierwszych letników umożliwiła pocztowa linia pasażerska ze Słupska. Następnie turyści docierali na wybrzeże dzięki unowocześnieniu połączeń drogowych i utworzeniu połączenia kolejowego. Od połowy XIX w. Ustka była już znaną miejscowością o walorach kąpieliskowo-klimatycznych. Powstały tutaj hotele i kąpieliska morskie. Dla kobiet wydzielono osobną plażę po wschodniej stronie ujścia Słupi. Mężczyźni mogli odpoczywać na przeznaczony dla nich plaży po zachodniej stronie portu. W 1900 roku liczba gości przekroczyła dwa tysiące i w kolejnych latach stale rosła. Wczasowicze przybywali do Ustki głównie z Rzeszy oraz z innych okolicznych państw.

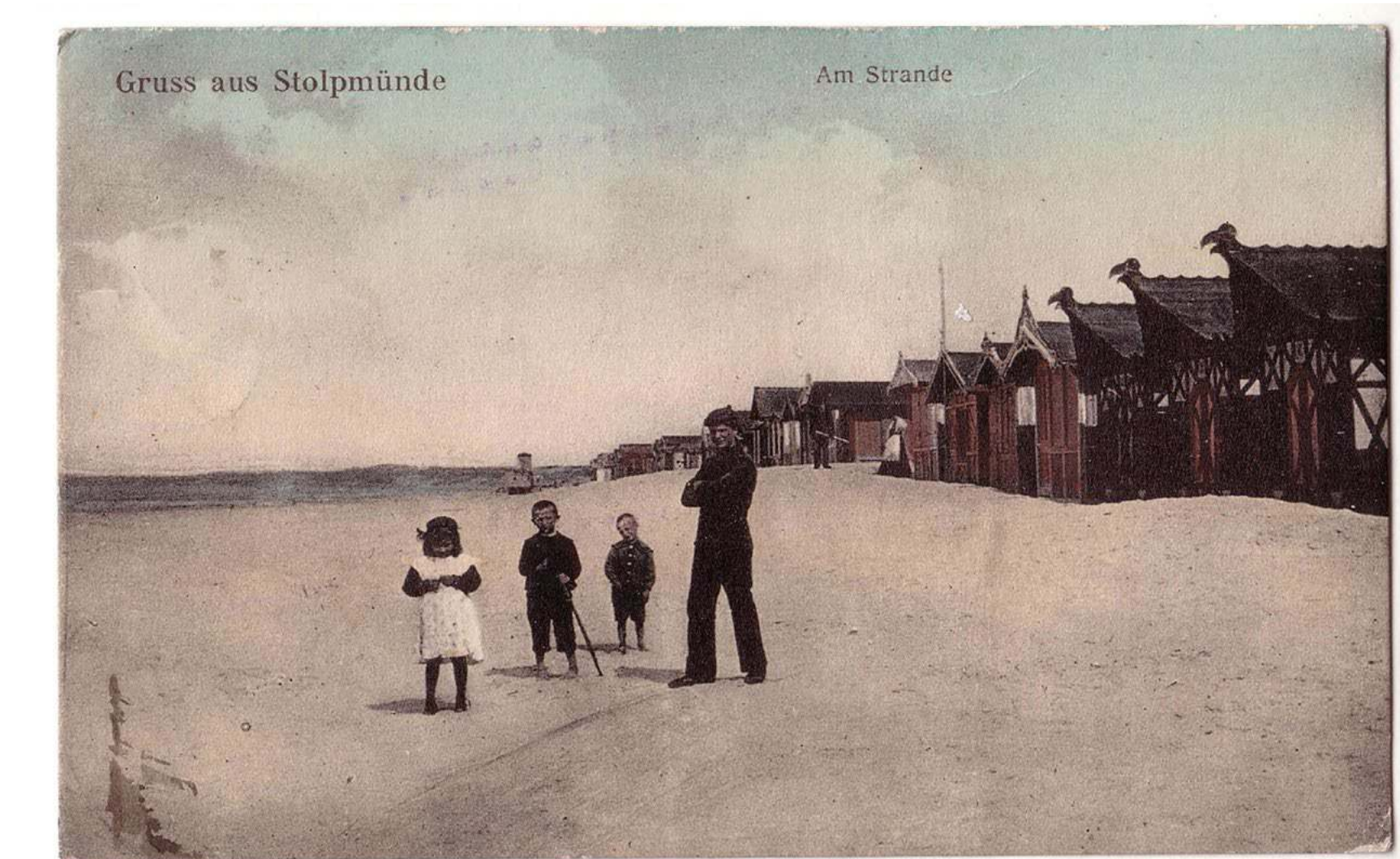


1903

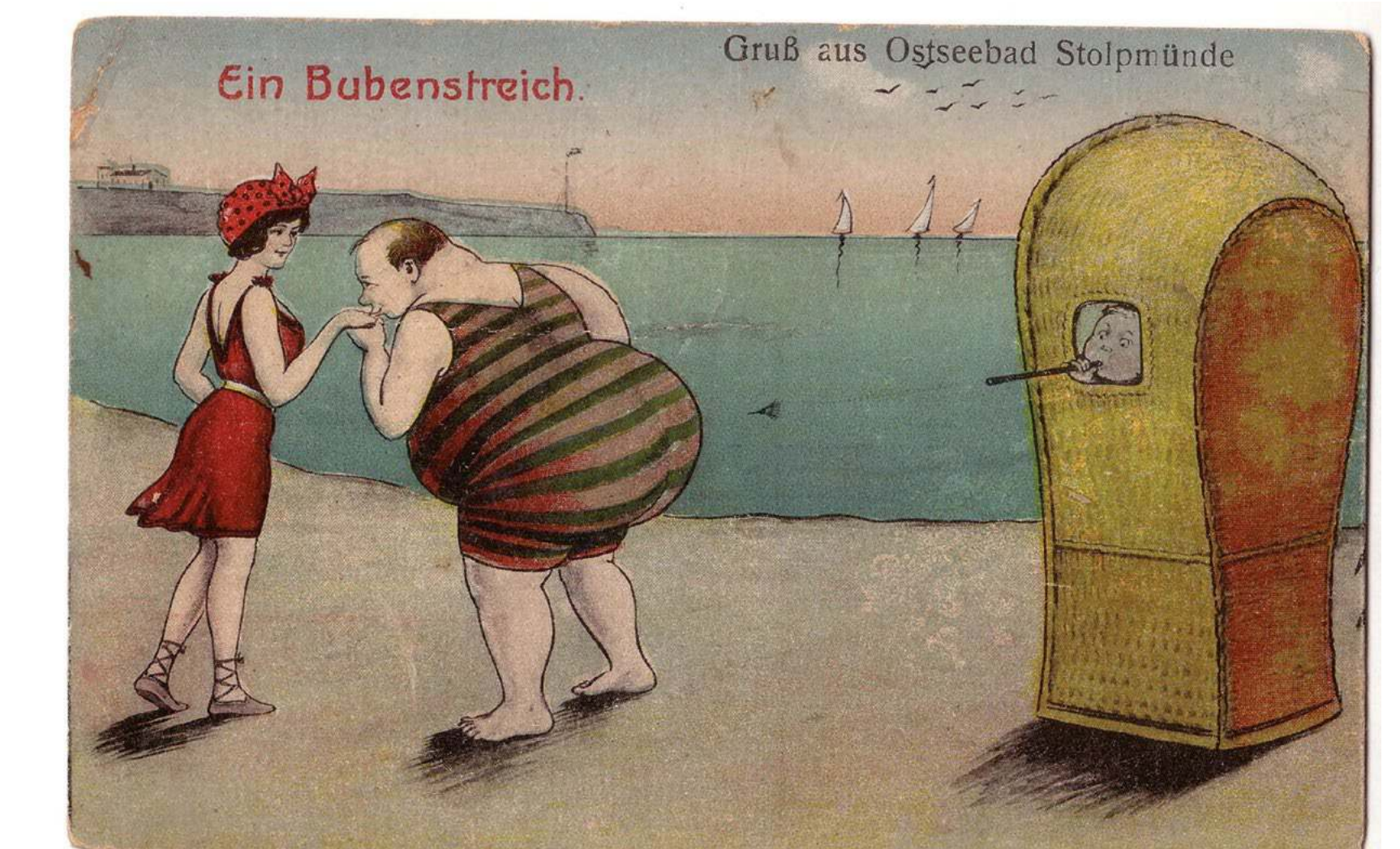
Dla kuracjuszy zbudowano okazałe łazienki, gdzie można było zażyć zdrowotnych kąpeli. Z czasem zaczął kursować parowiec pasażerski „Hel” i na wczasy do Ustki docierano również drogą morską. W latach trzydziestych XX wieku baza turystyczna miasta dysponowała 5 hotelami, 5 restauracjami i 4 pensjonatami.



1904



DOMKI PLAŻOWE 1911



OK. 1905

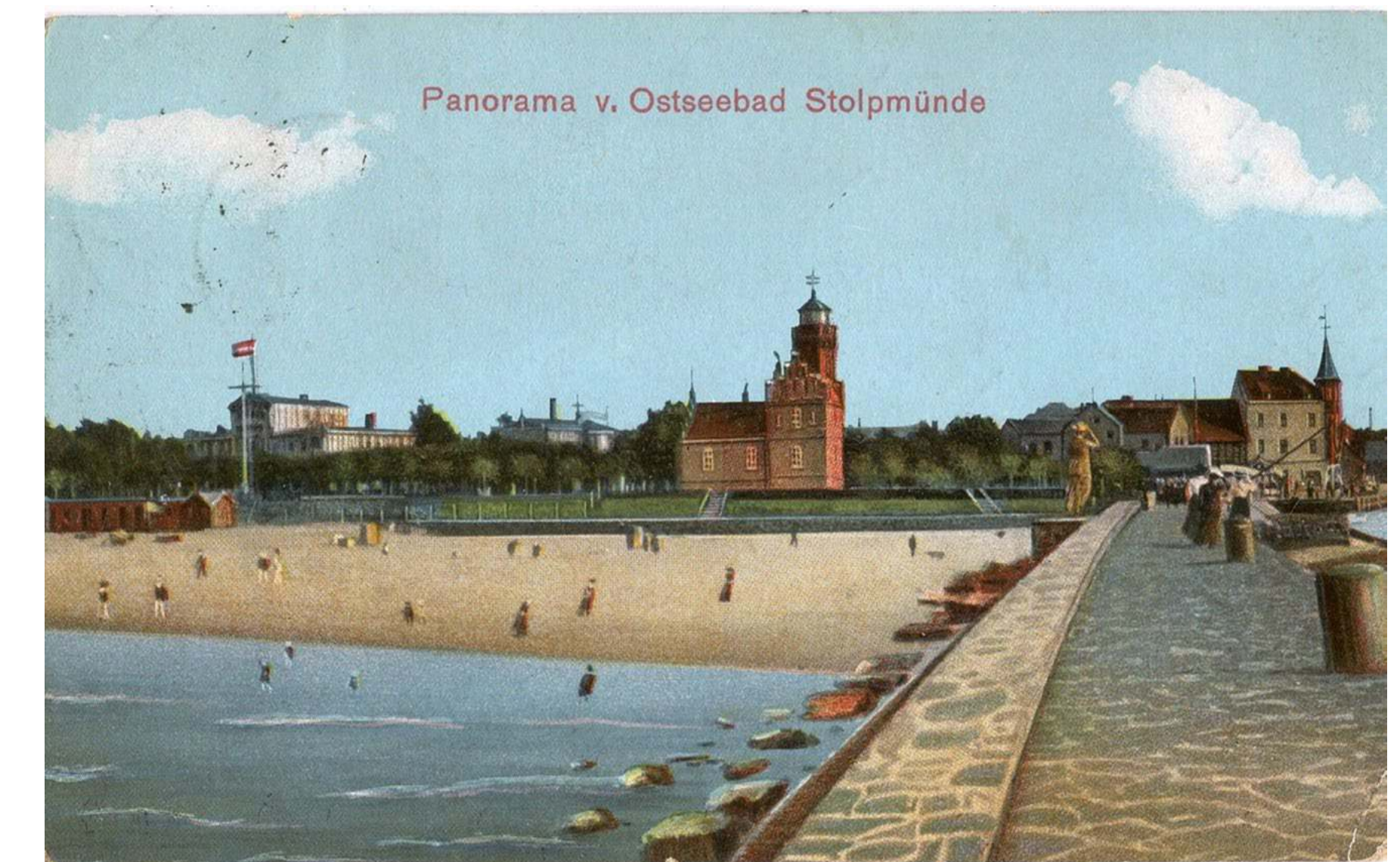
Latarnia morska

Funkcję pierwszej latarni morskiej pełniła wieża, wybudowanego w 1356 roku w Ustce, kościoła. Od 1871 roku zaczęto na maszcie przy budynku stacji pilotów wciągać po zmierzchu zwykłą latarnię naftową z soczewką. Stałe światło tej latarni miało barwę czerwoną i zawieszono było na wysokości 11,6 m n.p.m. Jego blask widoczny był z odległości 6 mil morskich. W 1892 roku u nasady falochronu wschodniego, na lekkim wzniesieniu, wymurowano nową stację pilotów. Przylegała do niej ośmiokątna, wysoka na 19,5 m wieża o stożkowym dachu. Latarnię z wymienioną soczewką nadal wciągano na maszt. W 1904 roku zmieniono kolor światła z czerwonego na białe przerywane. Pięć lat później zdemontowano dach, a na wieży osadzono metalową laternę (przeszkłone pomieszczenie na szczycie latarni), w której umieszczono nową soczewkę.

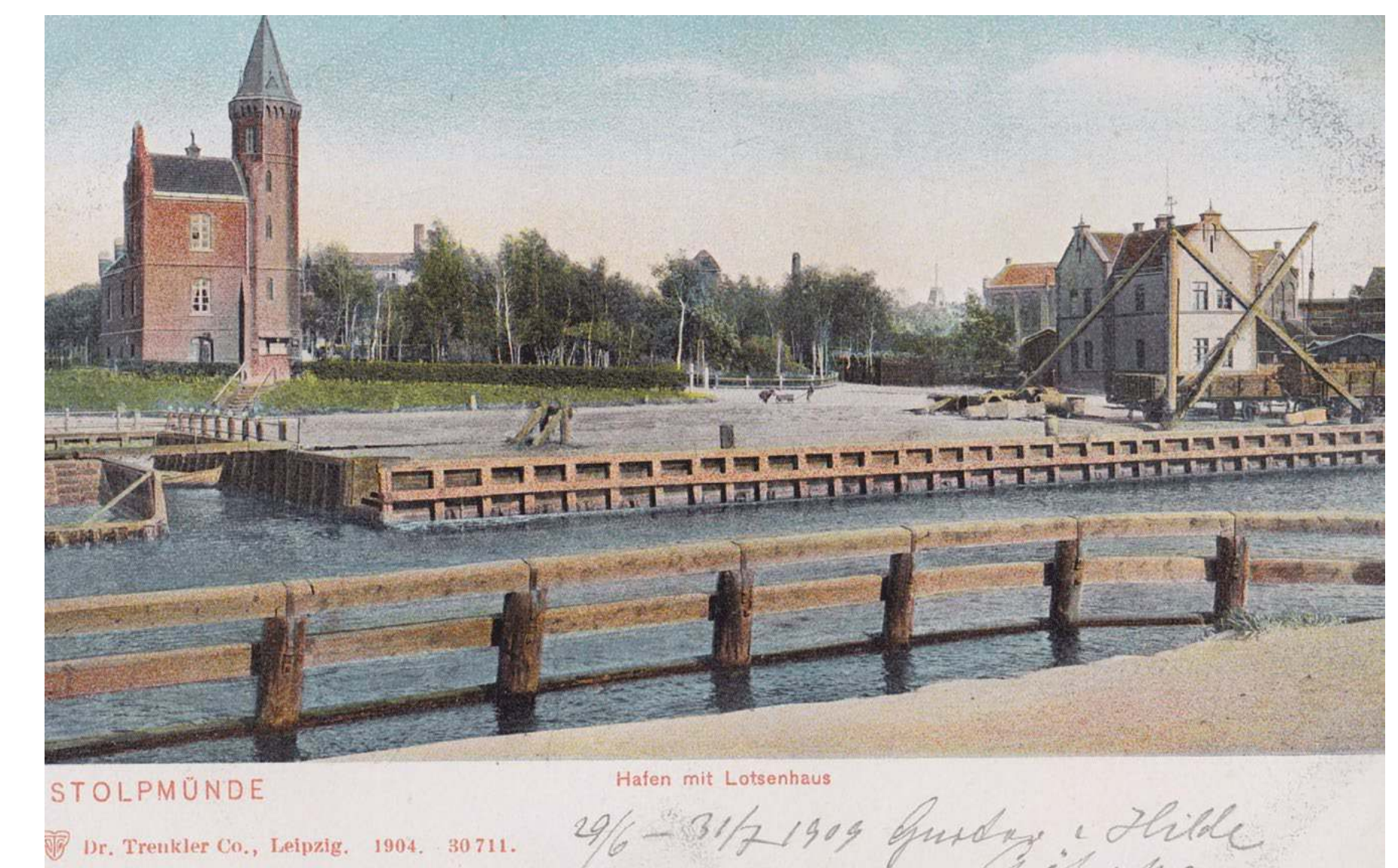


OK. 1900

Obecnie ustECKA latarnia działa automatycznie. W razie awarii czy przerwy w dostawie energii elektrycznej prąd jest produkowany przez agregaty, znajdujące się w piwnicach latarni. Optyka składa się z soczewek dwóch żarówek halogenowych o mocy 1000 watów każda. Ich światło, przy dobrej widoczności, widziane jest z odległości 18 mil morskich, czyli ponad 33 kilometrów. Latarnia morska w Ustce od 1993 roku wpisana jest do rejestru zabytków. Obiekt udostępniony jest turystom do zwiedzania.



1920



1904

Łazienki plażowe

W latach 80. XIX wieku w Ustce zbudowano dwa odrębne kąpieliska (łazienki plażowe). Kąpielisko dla kobiet powstało na plaży po wschodniej stronie ujścia Słupi, a dla mężczyzn po zachodniej części wybrzeża. Rozdzielność płci była wówczas rygorystycznie przestrzegana. Na mocy ustalonego prawa kobiety i mężczyźni musieli wypoczywać na oddzielnych kąpieliskach. Dużą wagę przykładano też do wyglądu kostiumów kąpielowych – mogły one odsłaniać tylko ramiona i łydki, a ich tkanina nie mogła być przezroczysta. W zbudowanych na palach drewnianych budynkach kąpielowych znajdowały się kabiny do przebierania. By dostać się na teren kąpieliska należało kupić bilet i przez pomost przejść do wnętrza budynku. Kąpielisko dla panów wybudowano nad brzegiem morza obok dzisiejszych "Bunkrów Blüchera". Kąpielisko dla pań znajdowało się na odcinku środkowej części promenady. Wraz z kobietami mogły przebywać tu tylko dzieci do 8 roku życia oraz żeńska obsługa. Z obu stron kąpieliska postawiono na plaży tablice z informacją o zakazie wstępu mężczyznom. Również podpływanie lub zbliżanie się łodziami do miejsca kąpeli kobiet było zabronione. Żeby zapobiec wizytom nieproszonych gości zatrudniono nawet strażnika.



ŁAZIENKI DAMSKIE ZNISZCZONE PRZEZ SZTORM 1914

W ostatnich dniach 1914 roku huraganowy sztorm zniszczył oba budynki kąpieliskowe. Odnowiono tylko dawne kąpielisko damskie, które rozbudowano. We wnętrzu powstałego budynku mieściło się 49 kabin przeznaczonych dla kobiet i 26 dla mężczyzn. Po odbudowie kąpielisko nazywane było rodzinnym. Budynek na palach przetrwał do lat 50. XX wieku.



ŁAZIENKI DAMSKIE 1903



ŁAZIENKI MĘSKIE



ŁAZIENKI RODZINNE 1916

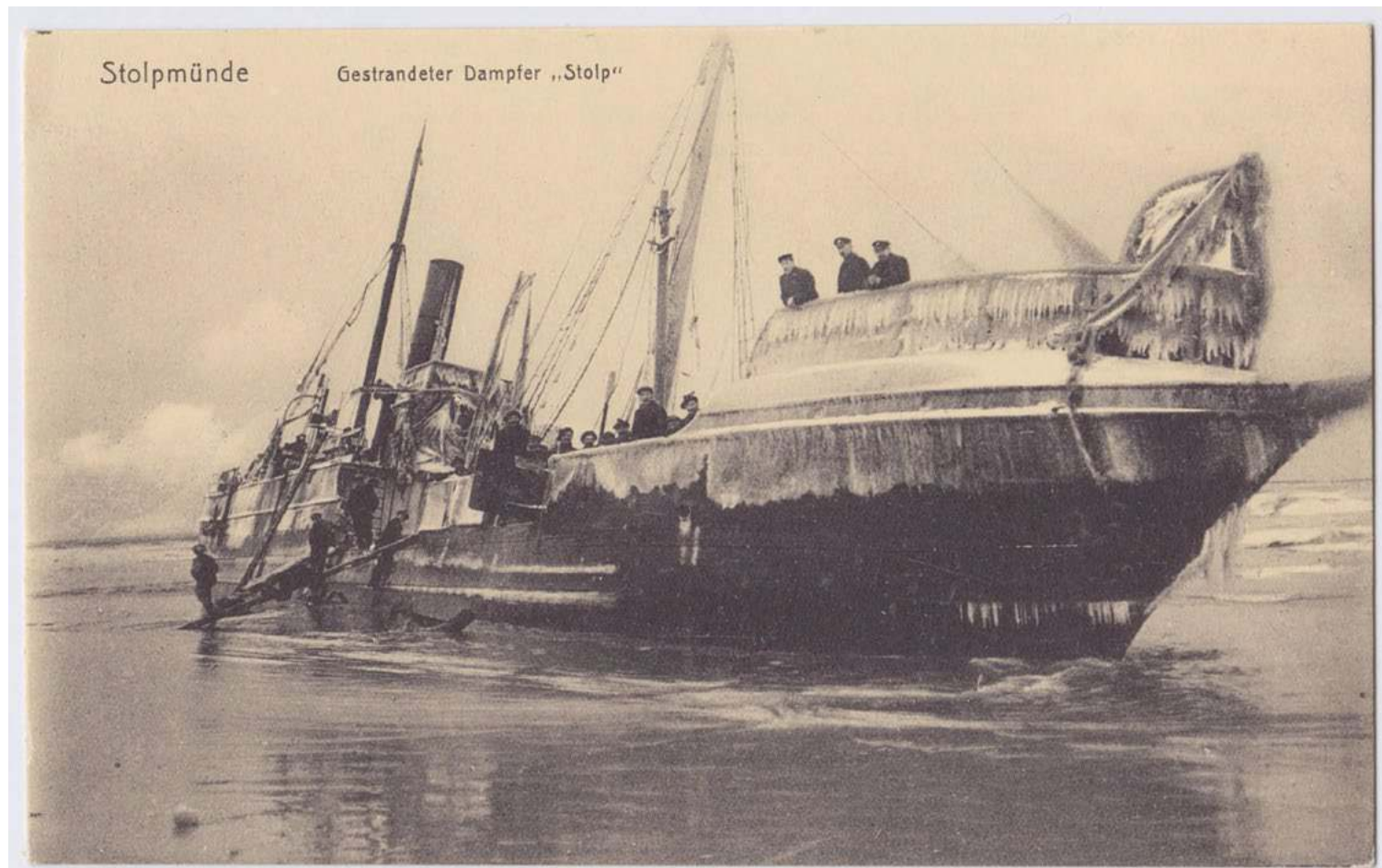
Katastrofy i wypadki morskie

Praktycznie do końca XIX wieku, pływające po Bałtyku żaglowce były bezbronne wobec niszczycielskiej siły sztormów. Statki nie posiadały środków łączności z lądem, a ich jedyną obroną przed silnym wiatrem była jak najszybsza ucieczka do najbliższego portu. Reda usteckiego portu wraz z pobliskim wybrzeżem były miejscem wielu tragedii.

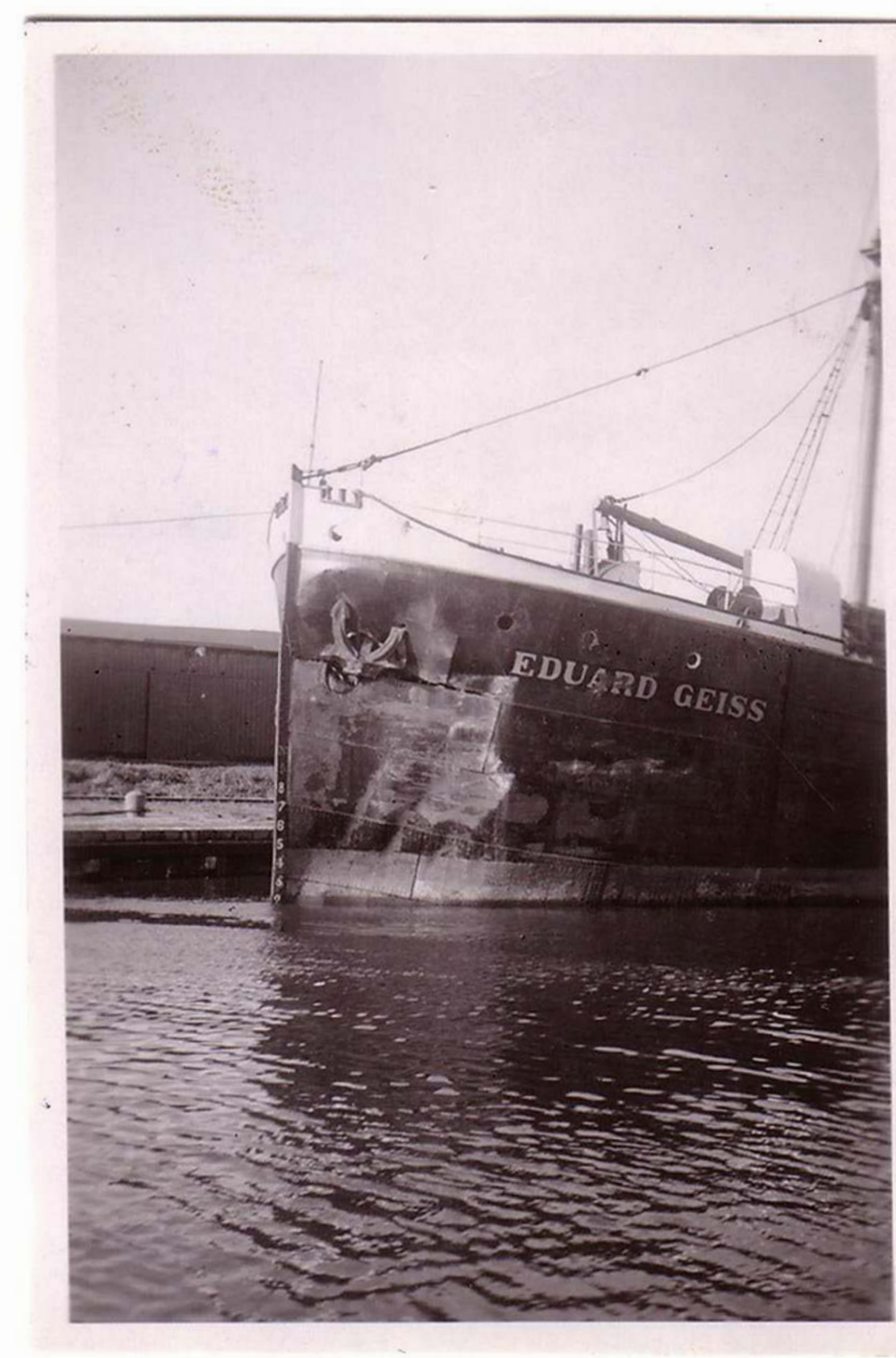


5.10.1935 PRÓBA WYCIĄGNIĘCIA Z MIELIZNY PAROWCA RIGA

1914, PAROWIEC STOLP NA USTECKIEJ PLAŻY



1934, EDUARD GEISS PO ZDERZENIU Z ZACHODNIĄ GŁÓWKĄ MOLA



02.10.1858 – podczas jesiennych sztormów mały statek osiadł na mieliznie przy wschodnim falochronie i został zniszczony przez wzburzone fale. Załogę na szczęście w porę uratowano.

03.10.1858 – w pobliżu Ustki wyrzucony został na brzeg statek „Dorota”.

05.10.1858 – na redzie portu wywrócił się wyładowany tarcicą i żelazem statek „Dartowo”. Czterech członków załogi utonęło.

05.10.1858 – poważnej awarii uległ żaglowiec hanowerski, który zdryfował w kierunku zachodniego falochronu.

24.07.1861 – rankiem wysoka fala zmyła z pokładu żaglowca „Eduard” czterech ludzi. Udało się uratować tylko jednego z marynarzy, stojącego na redzie usteckiego portu statku.

03.09.1869 – sztorm zepchnął na brzeg płynący z Gdańska do Kopenhagi wyładowany tarcicą szkuner „Reinhold”. Załogę udało się uratować.

1869 – wzburzone fale zepchnęły na brzeg po zachodniej stronie portu i doszczętnie rozbiły szwedzki statek „Maria”, który z ładunkiem drewna płynął z Kalmaru na Bornholm. Członków załogi uratowano.

05.10.1887 – silny sztorm i wiejący z dużą siłą wiatr zniósł szwedzki jacht „Libertinia” na mieliznę przy kąpielisku męskim po zachodniej stronie portu. Jacht rozbił się, a załogę uratowała ustecka grupa ratowników Niemieckiego Towarzystwa Ratowania Rozbitków Morskich.

1889 – podczas grudniowych połówów utonęło 6 usteckich rybaków.

06.04.1904 – uciekające przed sztormem z łowiska dwa kutry usteckie, u wejścia do portu, zostały wywrócone i zatone. Rybacy rzućni falami, nie zdołali się uratować i zginęli na oczach swoich rodzin.

8.01.1914 – podczas sztormu, w trakcie próby wejścia do portu, załadowany cementem statek o nazwie „Stolp” został zepchnięty na wschodnią plażę. Nikt nie zginął. Remont był nieopłacalny i szczątki kadłuba wraz z warstwą skamieniałego cementu jeszcze przez wiele lat zalegały na wybrzeżu.

Październik 1933 – na mieliznie u wejścia do portu osiadł przewożący drewno tramp „Riga” .

Wiosna 1934 – żaglowiec z silnikiem „Wolfgang” wszedł na mieliznę, a następnie został wyrzucony na brzeg.

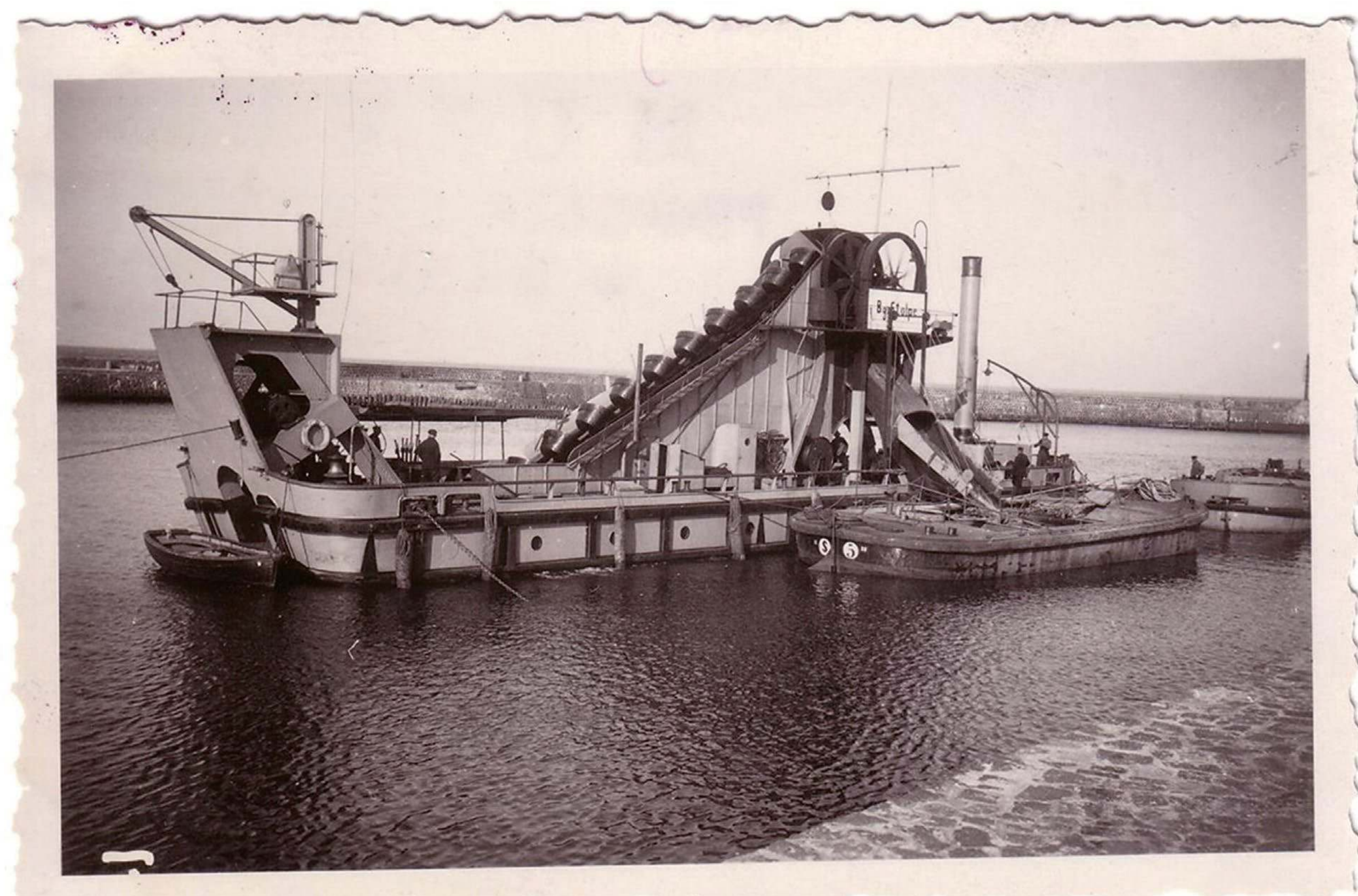
1934 – statek towarowy „Eduard Geiss” zderzył się z zachodnim falochronem.

Marzec 1936 – u wejścia do portu zatonał, wracając z połówów kuter. Załogę uratowano.

Listopad 1942 – w czasie sztormu przy wschodnim falochronie wszedł na mieliznę m/s „Talisman” z Amsterdamu.

Pogłębianie portu

Port w Ustce wybudowano u ujścia Słupi do morza. Wody rzeki wraz z prądem regularnie nanoszą materiał skalny, muł i inne osady. Dodatkowo w czasie silnych sztormów dochodzi do przesuwania się mas piasku po dnie, co zmniejsza głębokość redy i stanowi nie lada przeszkodę dla ruchu jednostek pływających. Zapewne od początku istnienia portu nieustannie prowadzono prace mające na celu pogłębianie akwenu. Z mozołem starano się zapewnić odpowiednią szerokość i głębokość w miejscu wejścia do portu oraz w wewnętrznym torze wodnym. Ustecki port w wyniku sztormów, a także wojen i kryzysów popadał w ruinę, czasem do tego stopnia, że nie nadawał



POGŁĘBIARKA WIELOCZERPAKOWA W USTECKIM PORCIE, OKOŁO 1930 R.

NURKOWIE PRZY PRACACH PODWODNYCH W USTECKIM PORCIE, OKOŁO 1900 R.



się do użytku. W latach 90. XVII wieku tor wodny był zapiaszczony tak bardzo, że Słupia zmieniła częściowo przebieg koryta. Po żmudnych pracach w 1695 roku udaje się przywrócić ruch statków w porcie. Przez lata jednak ujście rzeki było bardzo płytkie i mimo przeprowadzonych prac tylko małe jednostki miały możliwość korzystania z portu. Od 1836 roku zaczęto stosować pogłębiarki ręczne, a nieco później również konne. W 1890 roku zarząd portu zakupił pływającą koparkę, która na bieżąco pogłębiała tor wodny, utrzymując głębokość nie mniejszą niż 8 m. Na początku XX wieku, po kilku latach gruntownej przebudowy portu i ujścia Słupi do morza, powstały m.in. betonowe falochrony sięgające ok. 500 m w głąb Bałtyku. Dzięki tej inwestycji zahamowano nanoszenie przez morskie prądy piasków do ujścia rzeki. W czasie drugiej wojny światowej portu nie pogłębiano, przez co dno uległo znacznemu zamuleniu.

Eksport z portu usteckiego

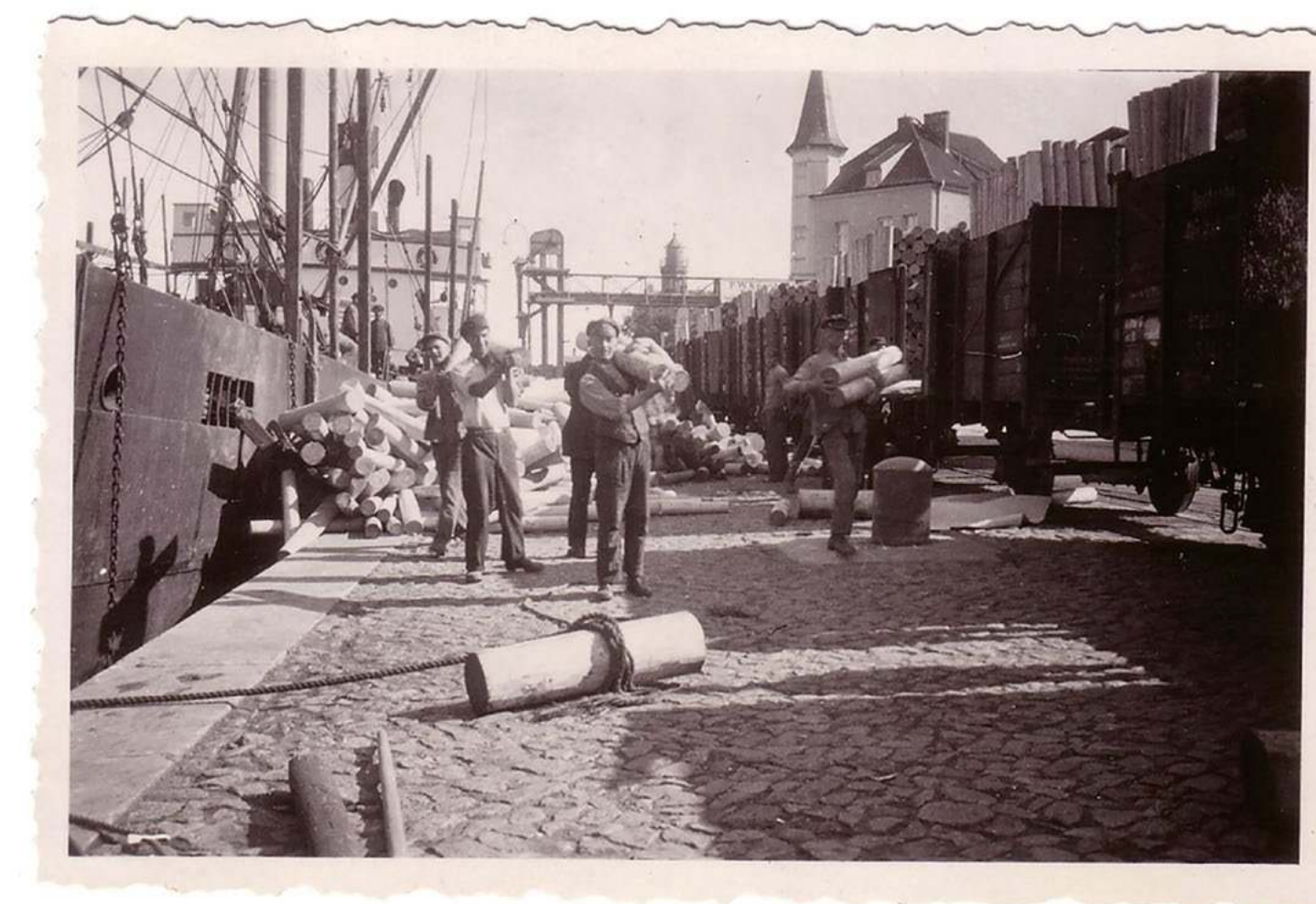
Kupcy słupek handlowali przeważnie artykułami związanymi z rolnictwem, leśnictwem i rzemieślnictwem. W XIV w. przez port w Ustce wywożono do miast niemieckich, duńskich oraz szwedzkich głównie drewno, zboże, smołę, potaż, bydło, owce, miód, ryby oraz artykuły rzemieślnicze (beczki z piwem, wyroby bursztynowe). W XVII wieku nadal najważniejszą rolę w transporcie odgrywało drewno i zboże, ale wywożono też mąkę, stół, a także ryby (łososie, dorsze i ryby solone oraz wędzone). W XVIII wieku eksportowano przede wszystkim drewno, potaż, wyroby włókiennicze (płótno), wełnę, zboże, owoce, łososie, żelazo i bursztyn. Od początku XIX wieku w usteckim porcie zaczynają się pojawiać produkty przemysłowe. Poza zbożem i najważniejszym towarem wywożonym stąd od wieków – drewnem, zaczęto eksportować wyroby z drewna: drewno opałowe, tarcicę, podkłady kolejowe, kantówki, korę, słupy telegraficzne, pale do prac ziemno-wodnych. Na większą skalę wysyłano też z Ustki płótno i sukno, szkło, nierektyfikowany spirytus, okresowo ziemniaki i krochmal ziemniaczany oraz papier. W XX wieku eksportowano w dużej mierze zboże (żyto, owies, pszenicę, proso, grykę), różne gatunki drewna i nierektyfikowany spirytus, celulozę oraz papier.



1932 - ZAŁADUNEK MĄKI



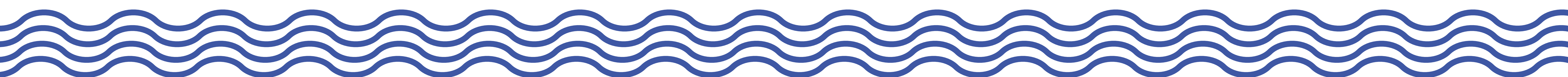
1932 - ZAŁADUNEK MĄKI



1932 - ZAŁADUNEK DREWNA



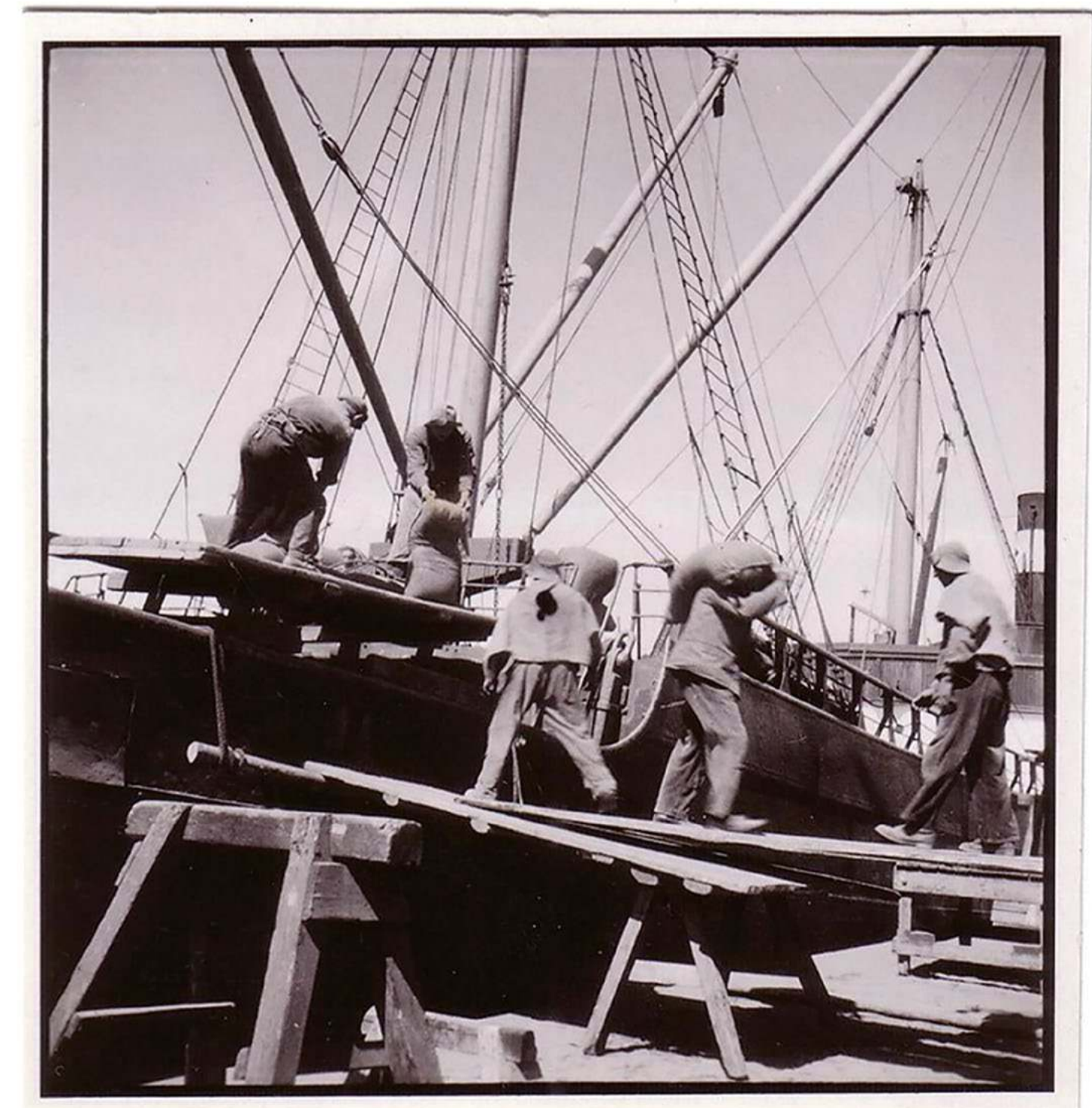
1933 - DREWNO NA USTCKIEJ PLAŻY CZEKA NA ZAŁADUNEK



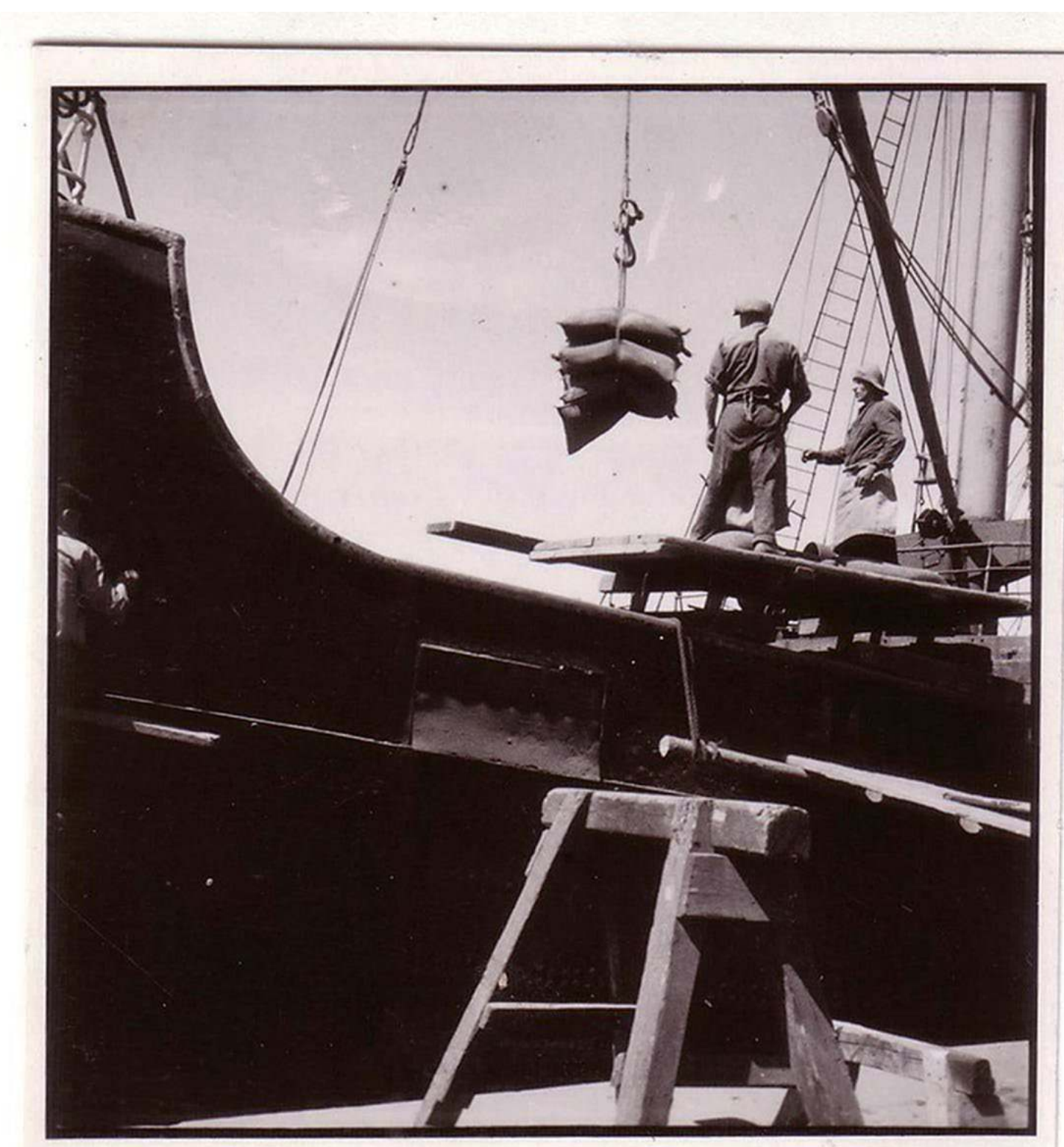
Import z portu usteckiego

Do Ustki docierały drogą morską przeważnie towary luksusowe. W XIV wieku importowano śledzie, sól, wina, olej, korzenie oraz skóry futerkowe, sukna flandryjskie i angielskie. W XVII wieku z zachodu przywożono sukno, z Gotlandii wapno i kredę. Z Lubeki do usteckiego portu przyływały wina, śledzie, sól oraz artykuły kolonialne. Z pobliskiego Kołobrzegu wyruszały statki załadowane solą, zbożem, lnem, a także produktami szklanymi. Wiek później importowano głównie żywność (sól, śledzie, wina), a na mniejszą skalę żelazo, kredę, gips oraz tran. W XIX wieku lista importowanych towarów znacznie się wydłużyła. Wyroby kolonialne przywożono ze Szczecina; oleje, tłuszcze roślinne oraz węgiel kamienny z Anglii. Z Holandii przyływały statki przewożące żelazo, wyroby z żelaza

i szyny kolejowe; z Bornholmu i ze Szwecji kamień budowlany i drogowy, a szlachetne gatunki drewna trafiały do Ustki z Rosji. Poza tym stale do miasta docierały: śledzie i sól oraz rektyfikowany spirytus, zboże i ziarno paszowe, nawozy sztuczne, cement, cegła szamotowa, siarka, wyroby papiernicze i celuloza, wapno, smoła, piryt, papa dachowa, a także guano chilijskie. W XX wieku przez ustecki port importowano znaczne ilości węgla i koksu, również nawozy sztuczne, grubiznę drewna i wyroby z jego szlachetnych gatunków, zboża, pasze, produkty naftowe i wyroby chemiczne. Poza tym u ujścia Słupi pojawiały się statki przewożące na pokładzie: kamień budowlany i brukowy, cukier, ryż i inne artykuły spożywcze oraz rektyfikowany spirytus.



1934 - ROZŁADUNEK PAROWCA



1934 - ROZŁADUNEK TOWARÓW SYPKICH

Sztormy

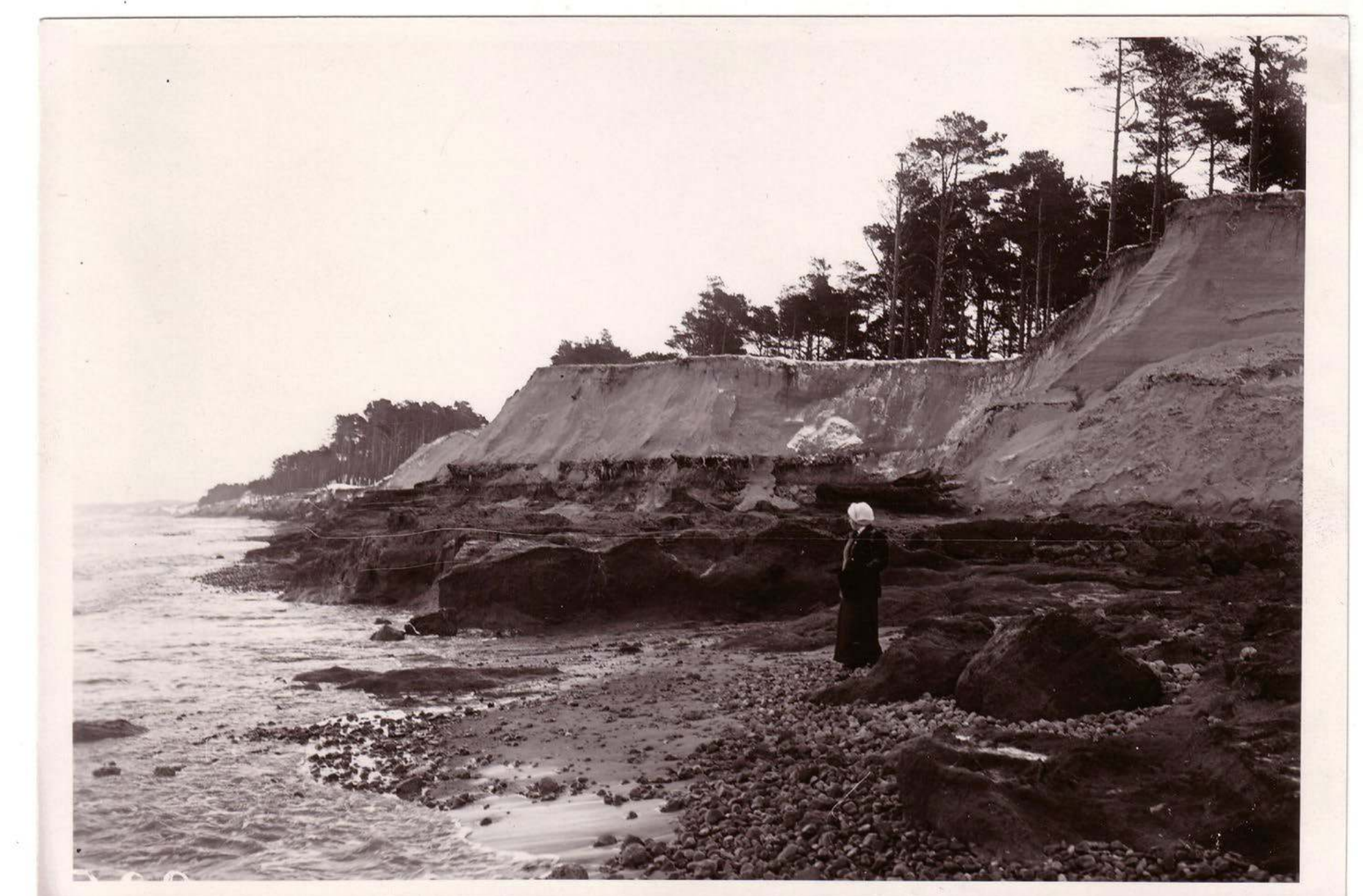
Bałtyk to morze burzliwe ze stale występującym zjawiskiem sztormów. Na polskim wybrzeżu notuje się rocznie 20–25 dni sztormowych. Bałtyckie sztormy są wyjątkowo niebezpieczne dla żeglugi statków, na skutek wzburzonych fal i silnych wiatrów często dochodzi do katastrof. Sztormy wyrządziły Ustce poważne szkody, pochłonęły życie setek marynarzy i zniszczyły lub zatopiły niezliczoną liczbę jednostek pływających. Żywiół wielokrotnie niszczył ustECKI port (m.in. w 1590, 1643, 1668, 1690 i 1759), zabierał plażę, nanosił piasek i uszkadzał wydmy.

OKOŁO 1930, PROMENADA POCHŁONIĘTA PRZEZ ŻYWIÓŁ



Morze Bałtyckie jest najbardziej burzliwe w styczniu. Właśnie w styczniu miał miejsce jeden z największych kataklizmów jaki zanotowano w tym regionie. Silny sztorm szalał w nocy z 9 na 10 stycznia 1914 roku i nazwano go "Niedźwiedzią Falą". Również tragiczny w skutkach był sztorm z 30 na 31 grudnia 1913 roku, który zabrał wiele metrów klifów i wydm. Podczas szalejących przez ponad dwa tygodnie porywistych wiatrów i ogromnych fal ustECKA plaża przestała praktycznie istnieć. Zniszczone zostały domy kąpieliskowe, plażowe domki mieszkańców Ustki i Słupska oraz falochrony. W pobliskim Poddąbiu brzeg osunął się na tyle niebezpiecznie, że ówcześni mieszkańcy musieli zbudować nowe domy w głębi lądu. Brzeg obsadzono wtedy lasem bukowym w celu jego zabezpieczenia, by na przyszłość zapobiec podobnej katastrofie.

STYCZEŃ 1914 - BAŁTYK POCHŁONAŁ MASY PIASKU I LĄDU



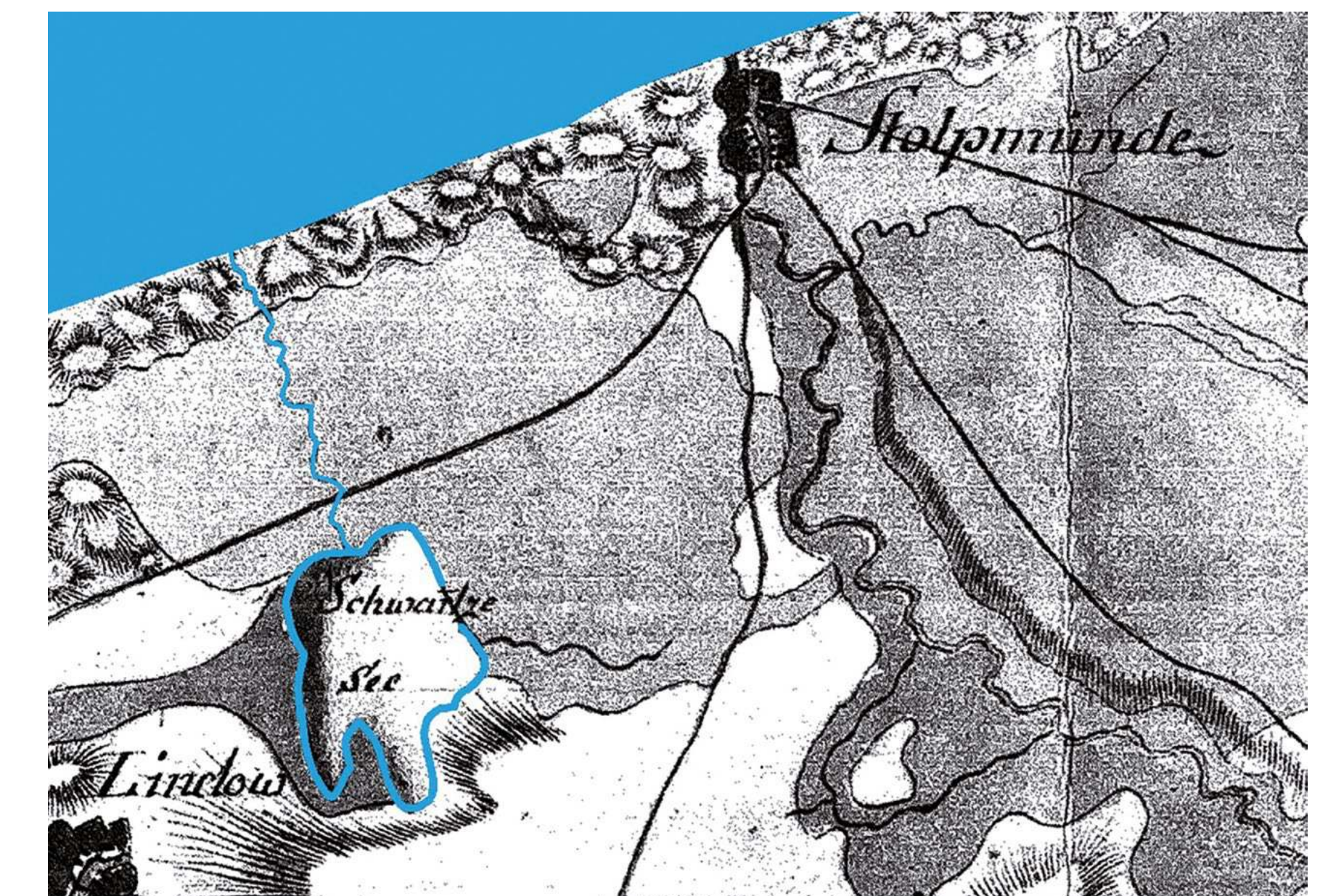
Jezioro Czarne (Schwarze See)

W czasach gdy Ustka zaczynała dopiero stawać się miejscowością wypoczynkową istniało na jej terenie duże jezioro. Zbiornik położony 2,1 km na południowy-zachód od centrum miasta miał powierzchnię około 0,8 km². Możliwe, że opisany na mapie jako jezioro faktycznie był zalewem, który powstał np. w II połowie XVIII wieku w miejscu starych torfowisk. Jego nazwa prawdopodobnie wywodzi się od koloru akwenu. Jezioro było płytkie (ok.1,5 metra głębokości), a więc brunatny kolor wody mógł być efektem torfów, w tym borowiny. Było to jezioro przepływowe – od wschodu wpadał tu bezimienny ciek wodny, a do morza uchodził odpływ nazywany od 1955 roku Czarnym. Około 1800 roku przy wschodnim brzegu jeziora postawiono leśniczówkę. Jak wynika z zapisków z 1833 roku planowano zlikwidowanie jeziora. By tego dokonać pogłębiono odchodzący na północ od zbiornika ciek. Wpadającą do jeziora rzeczkę pogłębiono i połączono z Słupią, dzięki czemu z dopływu zrobiono odpływ. Od południa przekopano również kanał, który odprowadzał wodę z jeziora do strugi Lędowskiej. Na wschodnim krańcu rowu odwadniającego, tuż przy jego ujściu do rzeki Słupii, zbudowano młyn wodny (Obermühle), który wykorzystywał wyptywającą

z jeziora wodę. Młyn zapewne funkcjonował dopóki nie skończyła się woda w zbiorniku. Spuszczenie wody z jeziora zajęło przynajmniej kilka lat, a kilkanaście następnych trwało osuszanie terenu. Plan z 1857 roku zakładał meliorację dawnej niecki jeziora gęstą siecią kanałów. Dzięki temu obniżono wysokość wód gruntowych i osuszono dawne dno jeziora. W miarę upływu czasu teren można było wykorzystać na pastwiska, a także do zalesienia. W 1911 roku w miejscu dawnego jeziora poprowadzono szlak kolejowy łączący Sławno z Ustką. Obecnie po jeziorze nie ma śladu, teren po nim przylega od południowego-zachodu do osiedla Zubrzyckiego, a jego zachodnią część włączono do Centrum Szkolenia Marynarki Wojennej. Obszar po zbiorniku wodnym nadal w wielu miejscach jest podmokły i do dziś niezabudowany.



1833 ROK - NA MAPIE ZAZNACZONO CZĘŚĆ JEZIORA CZARNEGO LEŻĄCEGO W GRANICACH WSI USTKA



MAPA Z OKOŁO 1780 ROKU Z ZAZNACZONYM JEZIOREM CZARNYM ORAZ NATURALNYM ODPLYWEM, RZECZKĄ CZARNĄ

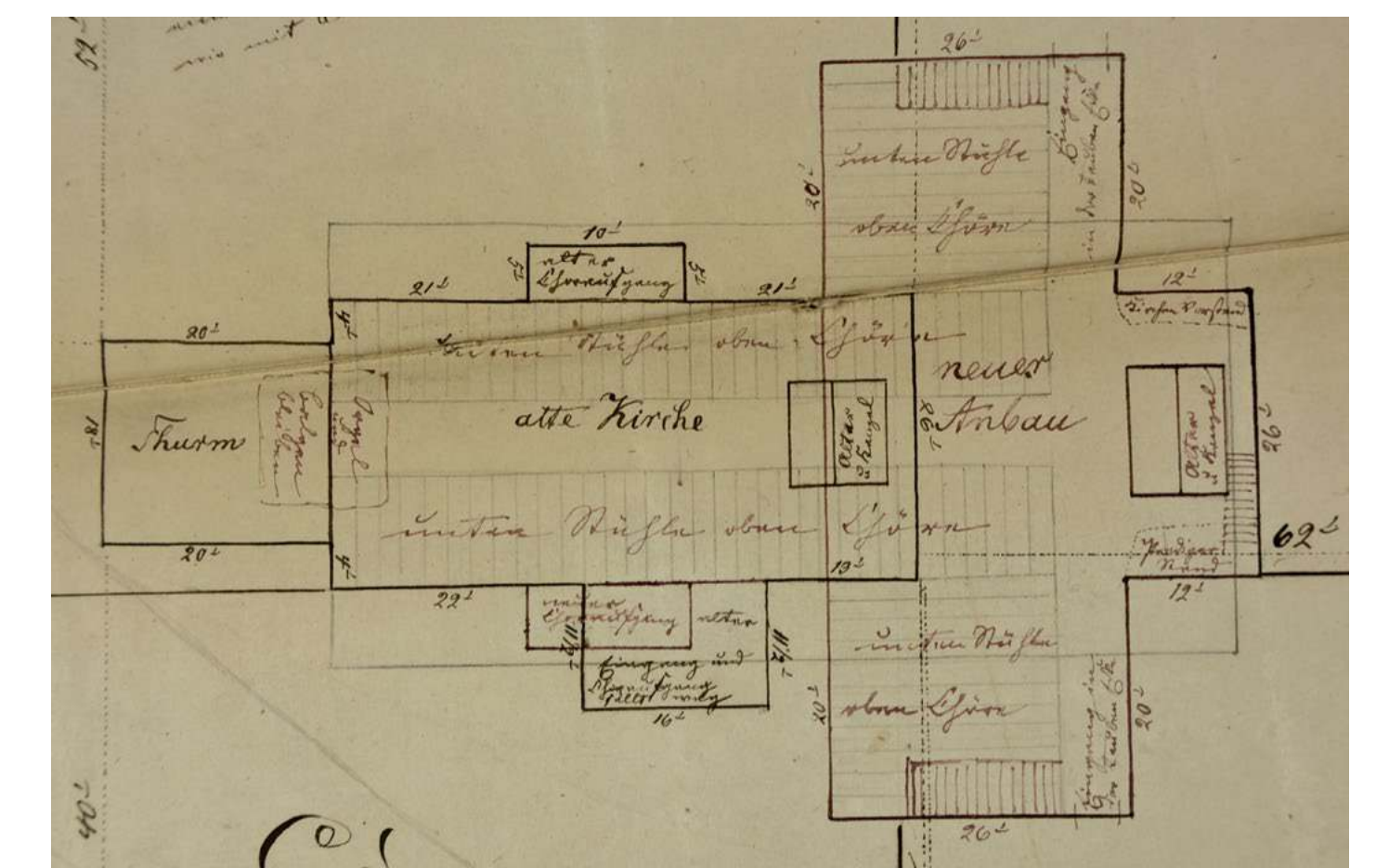
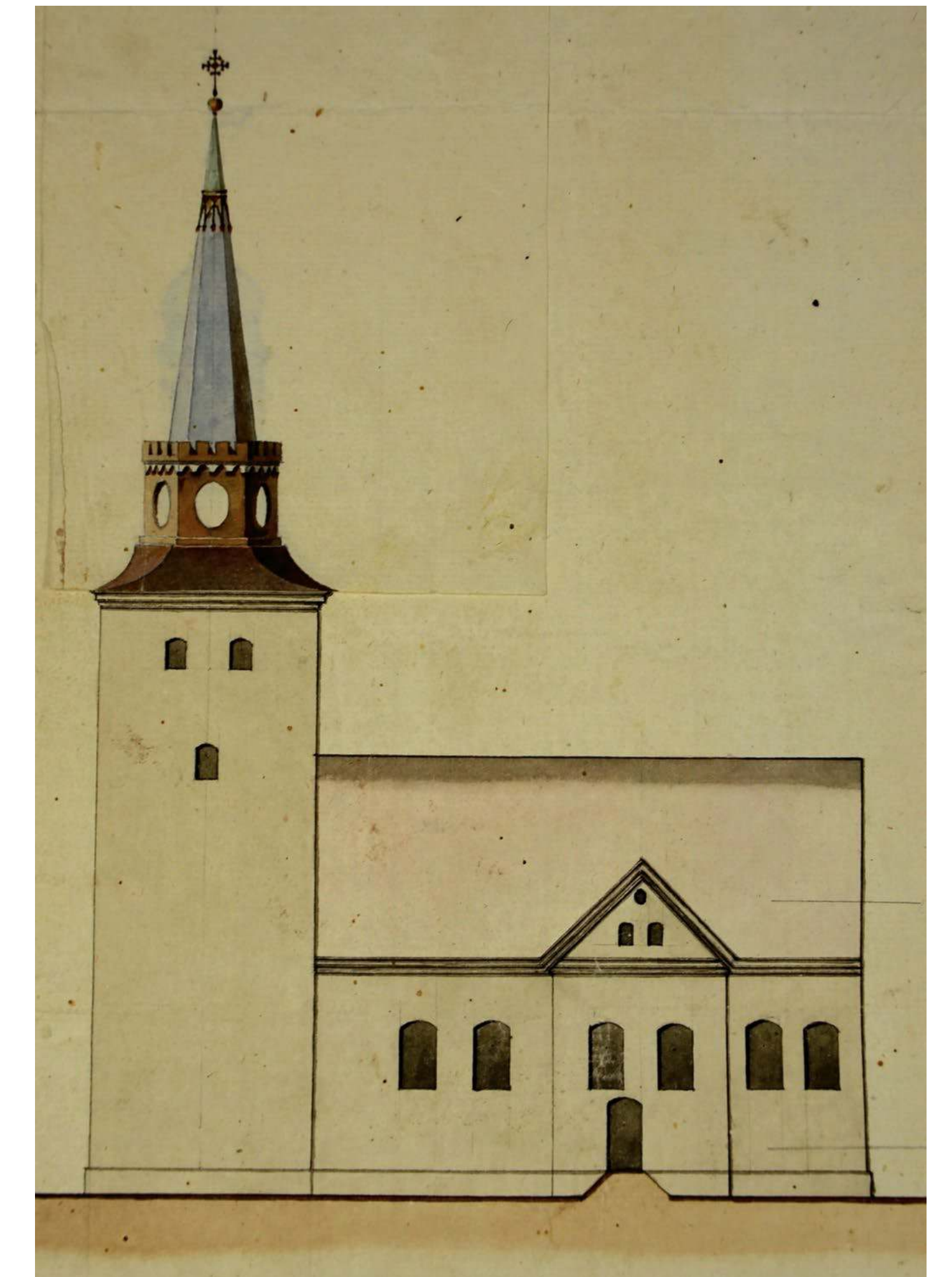
Pierwszy kościół w Ustce

Kościół pw. św. Mikołaja, patrona kupców i żeglarzy, konsekrowano 24 czerwca 1356 roku. Znajdował się w obecnym parku Jana Pawła II. Zbudowana z drewna dębowego świątynia stanowiła filię kościoła w Zimowiskach. Wokół kościoła założono cmentarz, na którym do końca XVIII wieku grzebano mieszkańców Ustki i ofiary katastrof morskich. Świątynia pełniła nie tylko funkcje religijne, ale również stanowiła dzienny i nocny znak nawigacyjny – światło w oknach kościoła wskazywało drogę.

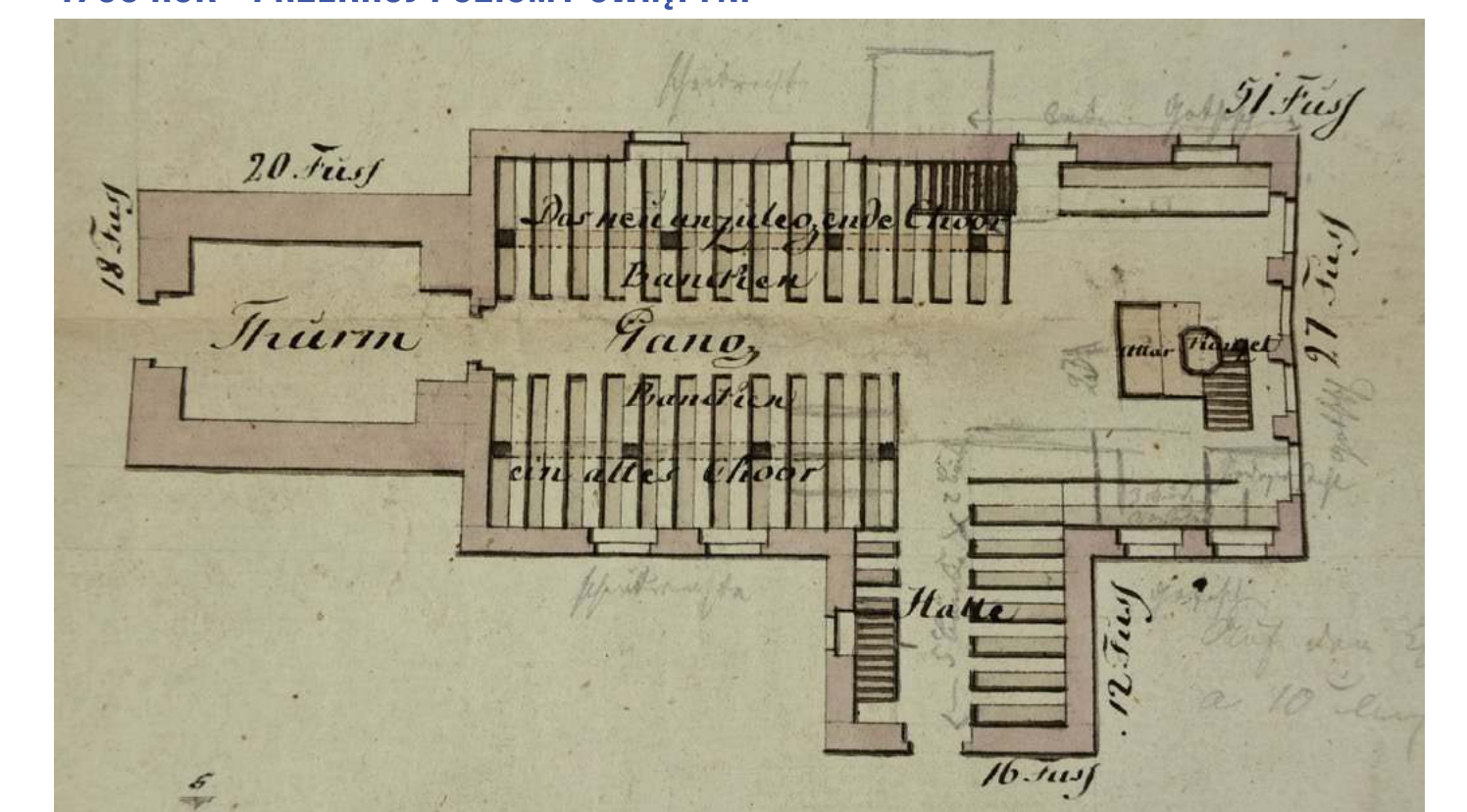
Z czasem miejsce drewnianej świątyni zastąpił murowany budynek, posiadający ok. 200 miejsc siedzących. Kościół był salową budowlą, wzniesioną na planie prostokąta o wymiarach około 22 x 11,9 m i orientowaną w stronę wschodnią. Od zachodu dolegała do niej wieża na planie zbliżonym do kwadratu, a od południa do korpusu przylegała prostokątna kruchta. Prawdopodobnie w 1796 roku wieże nakryto nowym, dwudzielnym dachem. Jego dolną partię stanowił baniasty hełm z latarnią, a górną wysoki wieżowy dach, zakończonym iglicą zwieńczoną krzyżem.

Znacznie wzrastająca liczebność mieszkańców Ustki, wymusiła powiększenie kościoła, czego dokonano prawdopodobnie w I połowie XIX wieku. Świątynię rozbudowano w stronę wschodnią, północną i południową co sprawiło, że budynek otrzymał rzut na planie w formie krzyża łacińskiego. Powiększony kościół, w obliczu stale rosnącej liczby mieszkańców Ustki, był wciąż za mały. W 1884 roku zdecydowano o wzniesieniu nowego kościoła na obrzeżach wsi na wydmie. Niektórzy starsi ustczanie protestowali przeciw tej lokalizacji, ale dalsza rozbudowa ówczesnego kościoła nie była możliwa ze względu na brak miejsca. Nowy kościół powstawał w latach 1885–1888, a gdy go ukończono nastąpiło uroczyste zamknięcie starej świątyni wraz z przeniesieniem wyposażenia do nowego kościoła. W 1899 roku kościół św. Mikołaja rozebrano, a w jego miejscu urządzono skwer, który istnieje do dziś.

1796 ROK - ELEWACJA POŁUDNIOWA



1796 ROK - PRZEKRÓJ POZIOMY ŚWIĄTYNI



Młyny i wiatraki



MŁYNY WODNE I WIATRAK ZAZNACZONE NA MAPIE Z 1836 R.



POCZĄTEK XX WIEKU - WIATRAK HOLENDERSKI

W Ustce gdzie eksportowano olbrzymie ilości zboża na rynki europejskie nie mogło zabraknąć młynów, które w krajobrazie osady nadmorskiej pojawiły się w XVIII wieku.

W 1783 roku w zapisach wymienia się wiatrak, a w 1818 młyn wodny, w którym mieszkało 5 osób. W XIX wieku funkcjonowały w Ustce dwa młyny wodne i dwa wiatraki, w tym jeden typu holenderskiego. Młyn dolny/ Niedermühle znajdował się na południowym krańcu Ustki tuż przy rzece Słupi i pracował przez kilkadziesiąt lat. Młyn górny/Obermühle mieścił się na południowo-wschodnim krańcu zabudowy ówczesnej osady, nieopodal cmentarza i służył przez około pół wieku.

Występowanie silnych nadmorskich wiatrów dawało podstawę do budowy kolejnych wiatraków. W 1861 roku w dwóch działających w Ustce wiatrakach zatrudnionych było 4 pracowników. Duży i masywny wiatrak typu holenderskiego stał przy obecnej ulicy Zaruskiego (Mühlenstr.) aż do początku XX wieku.

Pod koniec XIX wieku, po południowej stronie obecnej ulicy Grunwaldzkiej, zbudowano duży, parowy młyn zbożowy (w miejscu dzisiejszego hotel Lubicz). Od tego czasu młyny napędzane wodą i wiatrem nie były już potrzebne. Obecnie pamiątką po dawnych tradycjach młynarskich Ustki jest spory kamień młyński, który wyeksponowano w parku im. Jana Pawła II.

Cieplice, ul. Beniowkiego 1

W latach 1911-1912, w miejscu dawnych łaźni parowych, zbudowano zakład leczniczy. Otoczony od wschodu parkiem, skierowany prostopadle do istniejącej już promenady budynek został zaprojektowany przez Heinricha Dunkela – architekta z Sopotu, współautora tamtejszego zakładu kąpielowego. Według projektu powstał zespół przyległych do siebie budynków, tworzących nieregularne trójskrzydłowe założenie. Centralną część budowli urozmaicono ryzalitem, a do jej wschodniej części dostawiono charakterystyczną wieżę. Główne wejście, znajdujące się w narożniku między ryzalitem a północnym skrzydłem, podkreślono ozdobnym portalem. Składa się on z dwóch kolumn dźwigających fryz z ornamentem ze stylizowanych fal. W ozdobnym zwieńczeniu z maskaronem oraz z fantazyjnymi morskimi stworami umieszczono kartusz z żaglowcem. Ozdobą budynku jest również przekrycie, a zwłaszcza oryginalny dach hełmowy ryzalitu środkowego, zwieńczony wieloboczną latarnią nakrytą daszkiem.

Budynek łaźniek połączony był systemem rur ze stacją pomp, która znajdowała się u nasady wschodniego mola. Dzięki temu do łaźniek tłoczono morską wodę, którą następnie podgrzewano do użytku

podczas leczniczych kąpeli. Goście mogli skorzystać z gorących kąpeli solankowych, błotnych oraz innych zabiegów leczniczych. Do dyspozycji kuracjuszy przygotowano tu także piękną czytelnię. Wówczas leczono tu choroby dróg oddechowych, reumatyzm, choroby układu krążenia, tarczycy, żołądka i choroby nerwowe. Przylegające od północy skrzydło zostało później rozbudowane i zamknięte dwukondygnacyjnym ryzalitem.

1913

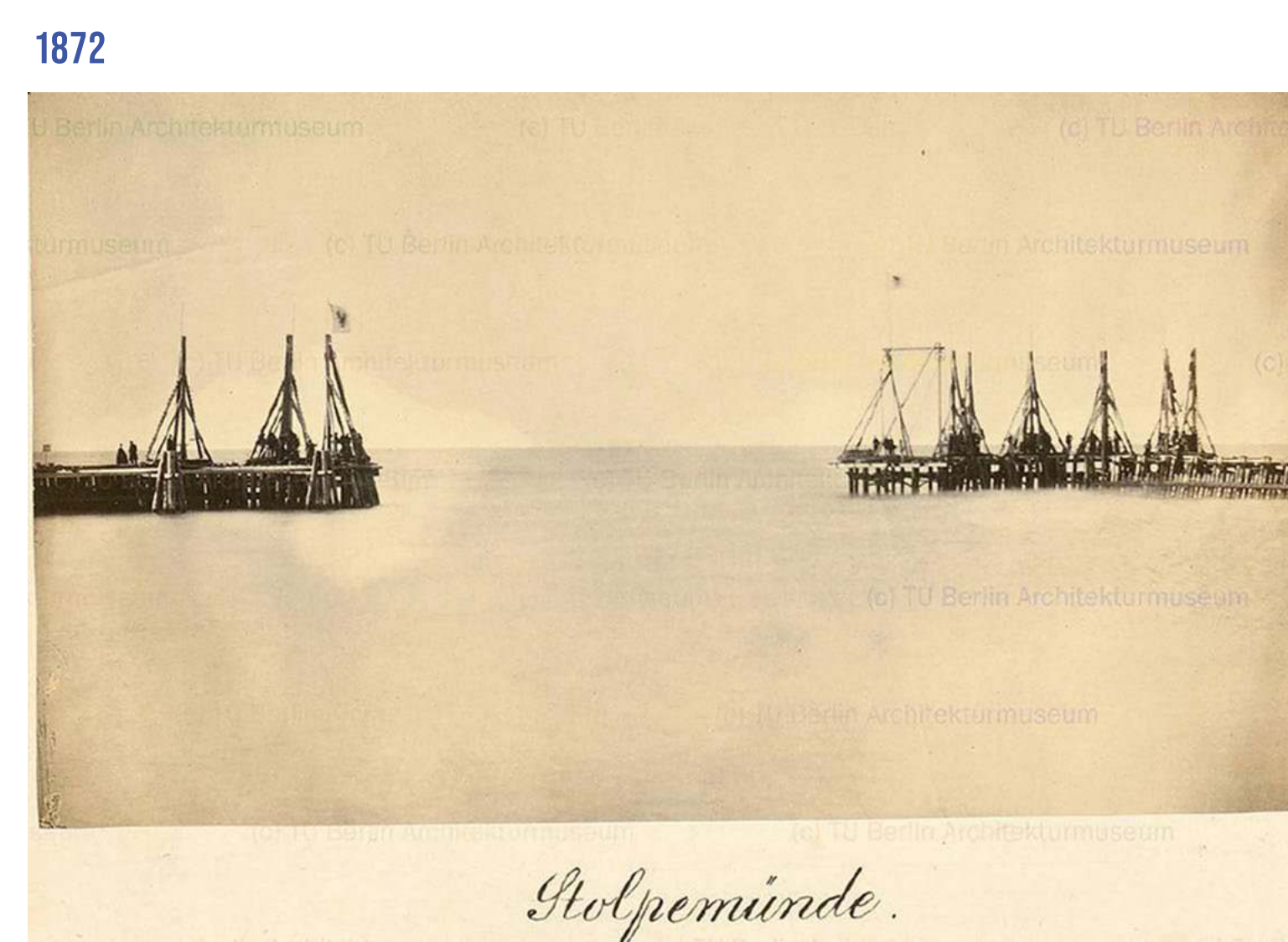


Rozbudowa portu w XIX wieku

Od 1337 roku Słupsk był prawnym właścicielem Ustki. Zubożałe finansowo miasto nie było w stanie z budżetu utrzymać całego portu, ani inwestować w jego rozbudowę. W związku z tym w 1831 roku władze Słupska bezpłatnie przekazały państwu pruskiemu prawa własnościowe do Ustki. Pierwsze prace budowlane w usteckim porcie rozpoczęto w 1834 roku od zlikwidowania przeszkód w uprawianiu żeglugi. Do roku 1863 wzniesiono wał ziemny u nasady wschodniego mola, utworzono nowy basen portu zimowego, wyprostowano ostatnie zakola rzeki powyżej portu. W latach późniejszych dodatkowo poszerzono koryto rzeki. Nieprzerwanie trwały też prace pogłębiarskie. Była to największa z trwałych inwestycji jaką zrealizowano w porcie usteckim. Port zyskał nowoczesne, kamienne mola, które zastąpiły drewniane pomosty.



1872



Z kalendarium:

1844-1863 – przedłużono oba mola

1845-1852 – wzniesiono budynki zarządu portu

1850 – wzmocniono obudowy brzegów palami dębowymi

1856 – powstanie stacji pilotów

1864-1866 – prowadzono skoncentrowane prace kafarowe

1867 – wybudowano i wyposażono Stację Ratownictwa Morskiego (dziś zwana Czerwoną Szopą)

1871 – na wzniesieniu po wschodniej stronie portu wybudowano stację pilotów portowych oraz maszt o wysokości 11,6 m, który pełnił funkcję latarni

Do 1872 – wzmocniono podwodne konstrukcje falochronów, a także nadbudowano je na całej długości

1873 – przebudowano i powiększono port zimowy oraz zbudowano basen gospodarczy

1875-1876 – utworzono nowe nabrzeże zachodnie

1875-1879 – dla powiększenia awanportu rozebrano stare molo zachodnie

1880 – oddano do użytku końcowy odcinek linii kolejowej w porcie

1899-1903 – budowa falochronów

Ustka na pocztówkach z XIX wieku

Najstarsza znana pocztówka z Ustki pochodzi z 1891 roku. Pierwsze pocztówki były drukowane techniką litograficzną. Wypełniony widokiem miasta awers przeznaczony był na korespondencję. Na rewersie karty wpisywano jedynie adres i poza nim nie wolno było zamieszczać innych zapisków. W latach 1891-1899 wydano około sto różnych wzorów pocztówek z wizerunkiem nadmorskiej miejscowości. Najbardziej popularnym obrazem przedstawianym na usteckich pocztówkach był port. Na widokówkach chętnie też umieszczano obiekty turystyczne Ustki.



POCZTÓWKA Z 1897 ROKU .



POCZTÓWKA Z 1898 ROKU



POCZTÓWKA Z 1898 ROKU



POCZTÓWKA Z 1898 ROKU

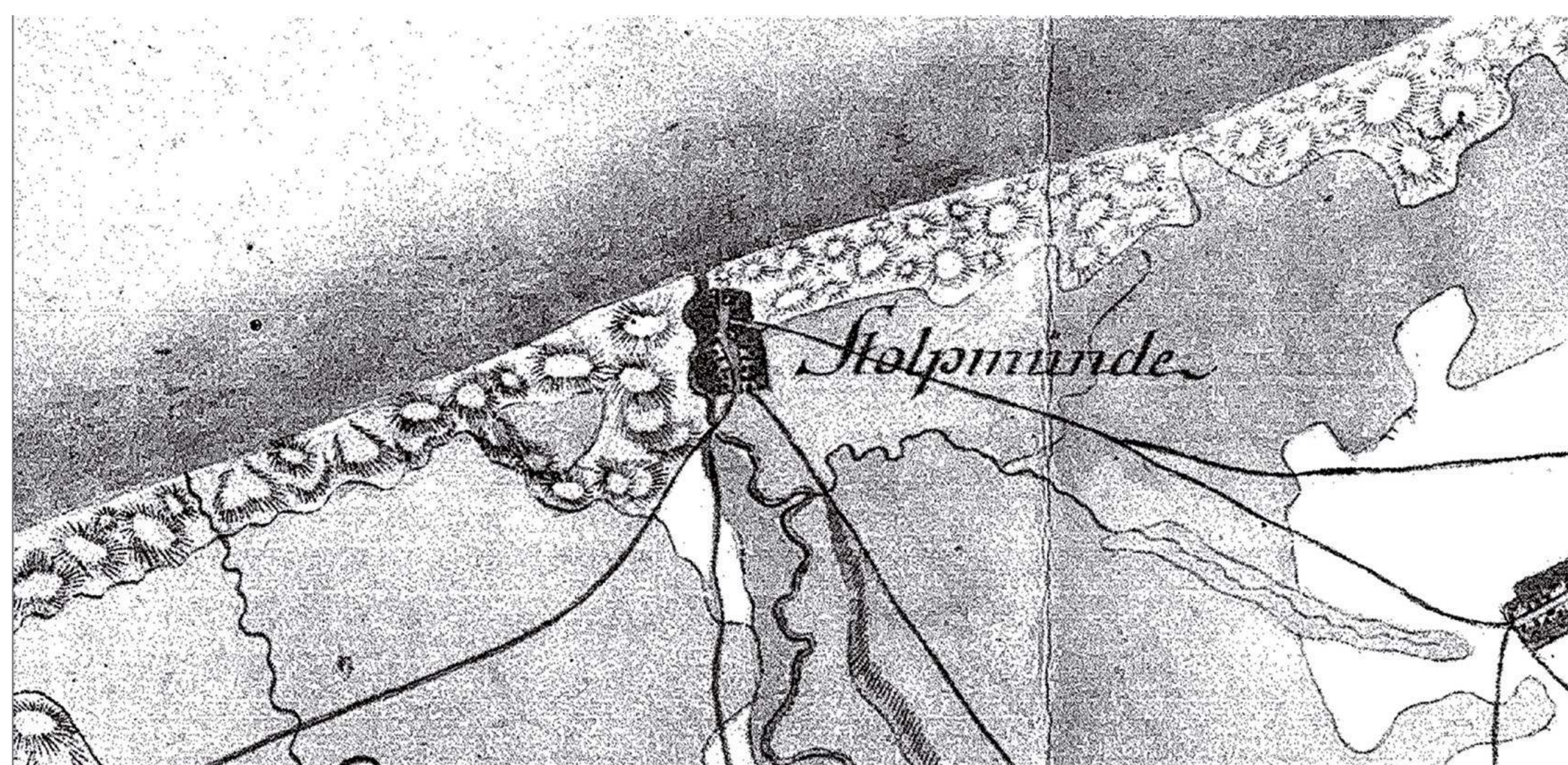


POCZTÓWKA Z 1891 ROKU

Rozwój przestrzenny

Historia Ustki rozpoczyna się od niewielkiej osady rybackiej, którą w 1337 roku kupił Słupsk. Przez wieki wieś portowa i rybacka rozwijała się przy prawym brzegu Słupi. Założono ją na planie owalnicy – od południa obrzeża Ustki znajdowały się u wylotu drogi do Słupska i Darłowa (dzisiejsze skrzyżowanie ulic Marynarki Polskiej z Czerwonych Kosynierów), a od północy flankowane były placem kościelnym. Zachodnią granicę miasta wyznaczała rzeka Słupia, a wschodnią obecna ulica Czerwonych Kosynierów. Nabycie przez Słupsk uesteckiego portu było impulsem do rozwoju osady. Niestety nie zachowały się średniowieczne zabytki architektoniczne, ale przetrwał dawny układ urbanistyczny starej Ustki i jest on dziś wpisany do rejestru zabytków. Przez wieki teren wsi mieścił się w ramach wyznaczonej w średniowieczu owalnicy i dopiero w drugiej połowie XIX wieku zaczął

przekraczać granice dawnego założenia. Spowodowane było to nie tylko rozwojem gospodarczym osady, ale również coraz większym napływem turystów i doprowadzeniem w 1878 roku linii kolejowej ze Słupska. Zaczęła powstawać wówczas architektura przemysłowa, budownictwo portowe, zabudowa willowa i turystyczna. Utworzenie połączenia kolejowego spowodowało rozwój przestrzenny Ustki w kierunku południowym. Na wschodnich terenach wyznaczono nowe ulice, przy których obok budynków mieszkalnych powstawały wille, hotele i restauracje. Zmodernizowana została również dawna osada, gdzie część rybackich chat zastąpiono nowymi, murowanymi budynkami o różnej funkcji. Podczas tych zmian Ustka zyskała duży kościół oraz monumentalny budynek poczty.



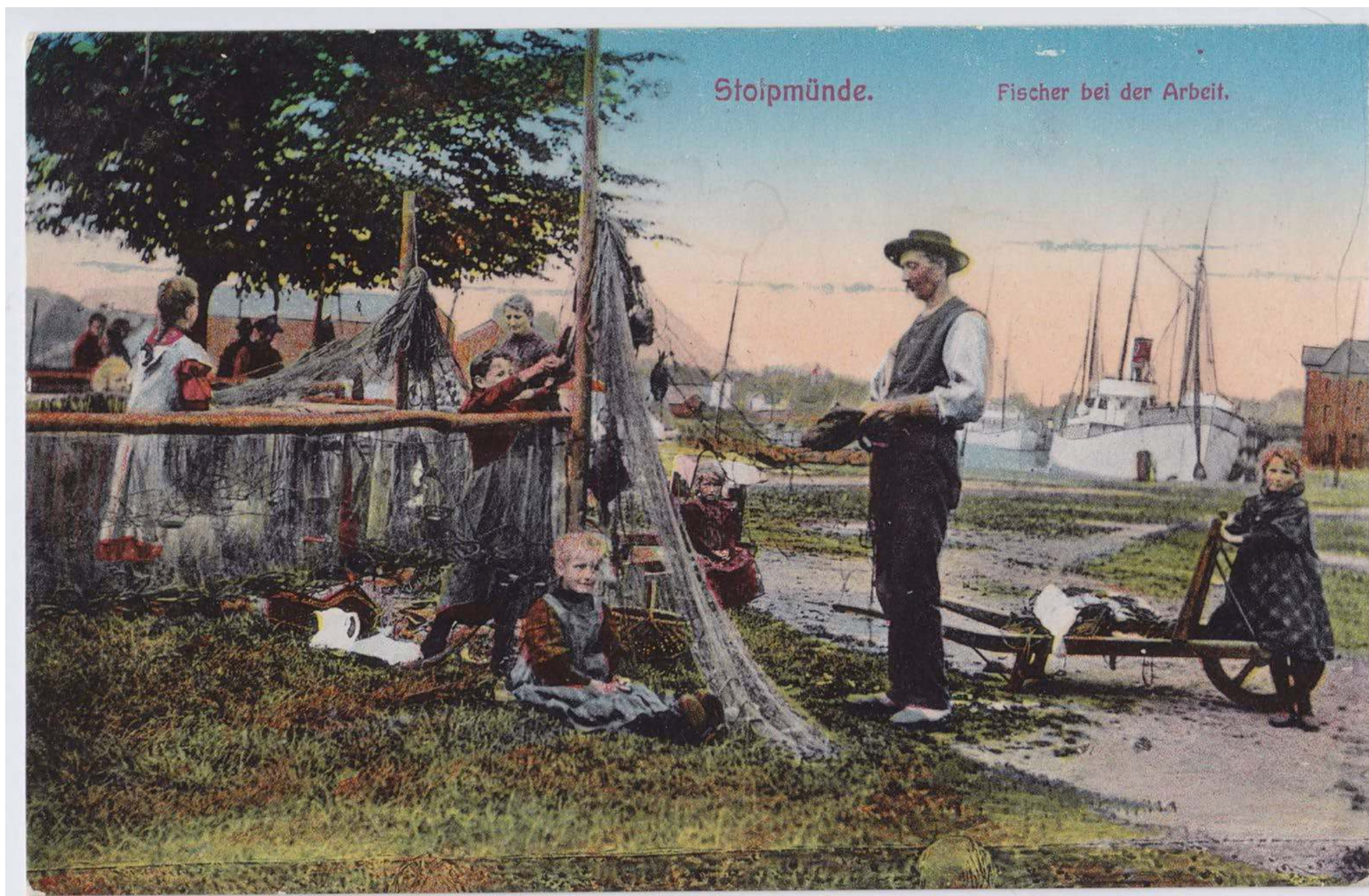
WIEŚ USTKA NA MAPIE Z OKOŁO 1780 ROKU



DOKŁADNY ZARYS ULIC USTKI NA MAPIE Z 1836 ROKU

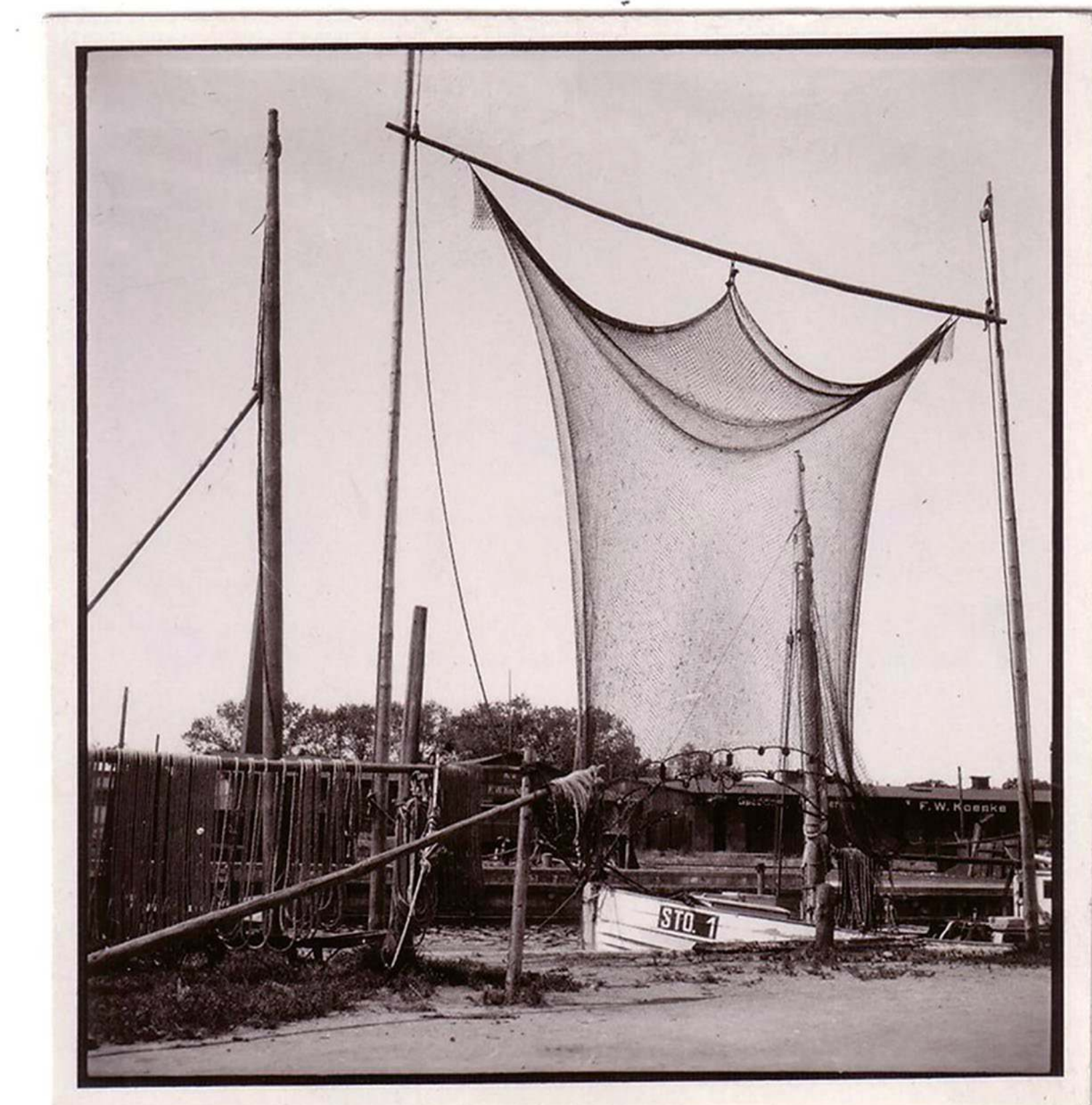
Rybacy przy pracy

Rybołówstwo odgrywało bardzo ważną rolę w życiu ustczan i stanowiło główne źródło dochodów mieszkańców osady. Zimą trudniła się nim większość mężczyzn, latem do połowów zgłaszali się też chłopcy. Była to wymagająca wysiłku, niebezpieczna praca, w której tragiczne wypadki zdarzały się bardzo często. Łowiono na wodach przybrzeżnych, a zawartość sieci sprzedawano okolicznej ludności, także w Słupsku. Część ryb przetwarzano (solono i wędzono), a następnie przeznaczano na eksport. Największym popytem cieszyły się łososie i dorsze. W 1925 roku usteccy rybacy dysponowali 102 kutrami i łodziami. W 1933 roku w Ustce było 176 rybaków, istniały wówczas 53 wędzarnie.

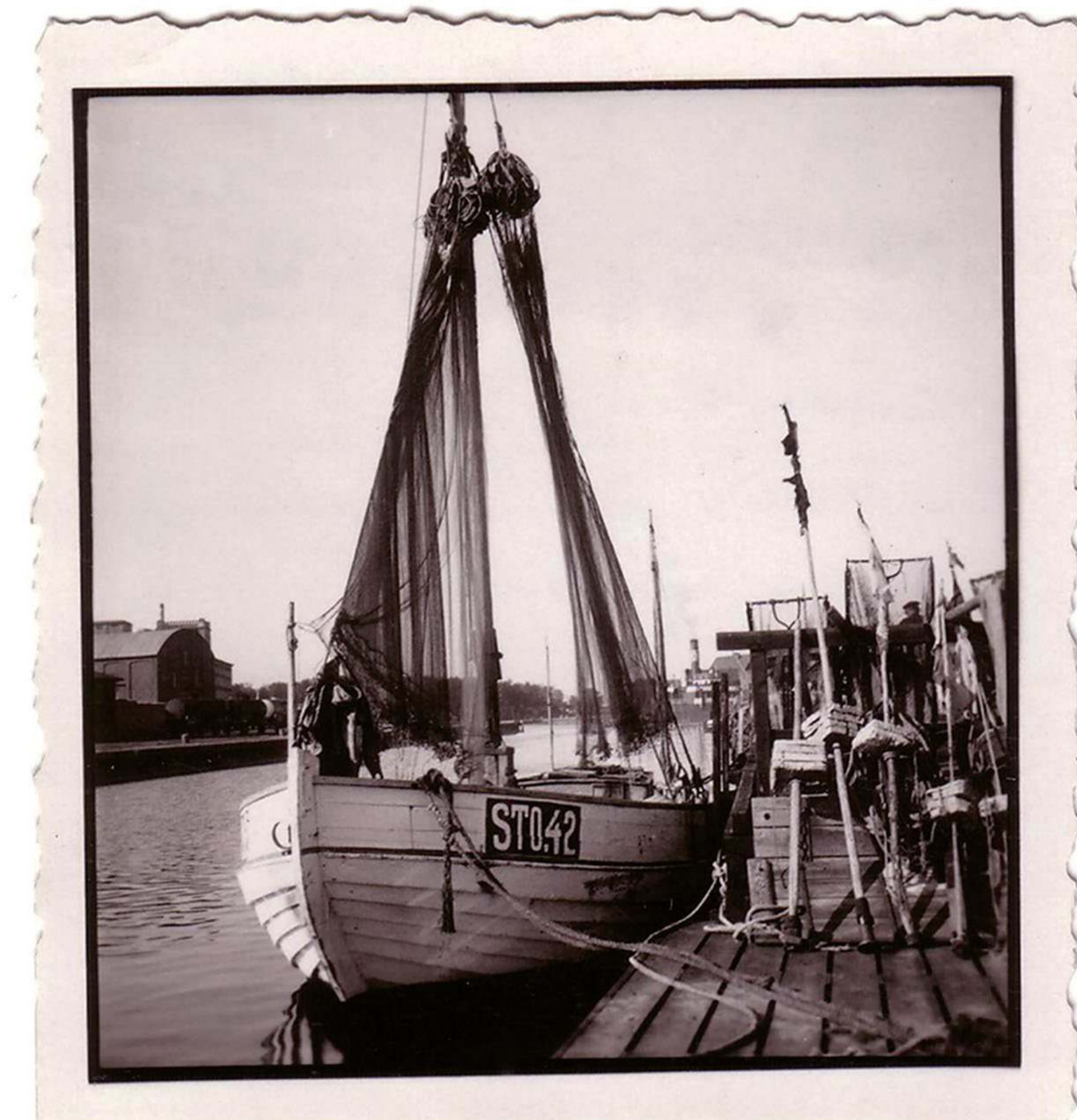


1909 - RYBAK NAPRAWIAJĄCY SIEĆ

1904 - POŁÓW ŁOSOSI Z BRZEGU



1934 - SIEĆ RYBACKA



1933 - KUTER RYBACKI STO. 42

Karczmy, gospody, hotele

W 1717 roku, gdy o turystyce w Ustce jeszcze nie myślano, istniało tu pięć karczm, w tym jedna z prawem warzenia piwa. Karczmarze poza sprzedażą trunków i jadła zajmowali się skupowaniem produktów roślinnych i zwierzęcych od okolicznej ludności, a następnie sprzedawali je na rynkach innych miast portowych. W 1863 roku w Ustce działały dwie oberże i jeden hotel.

1912 - DOM ZDROJOWY, NAJLEPSZY USTECKI HOTEL



CUKIERNIA KALFFA

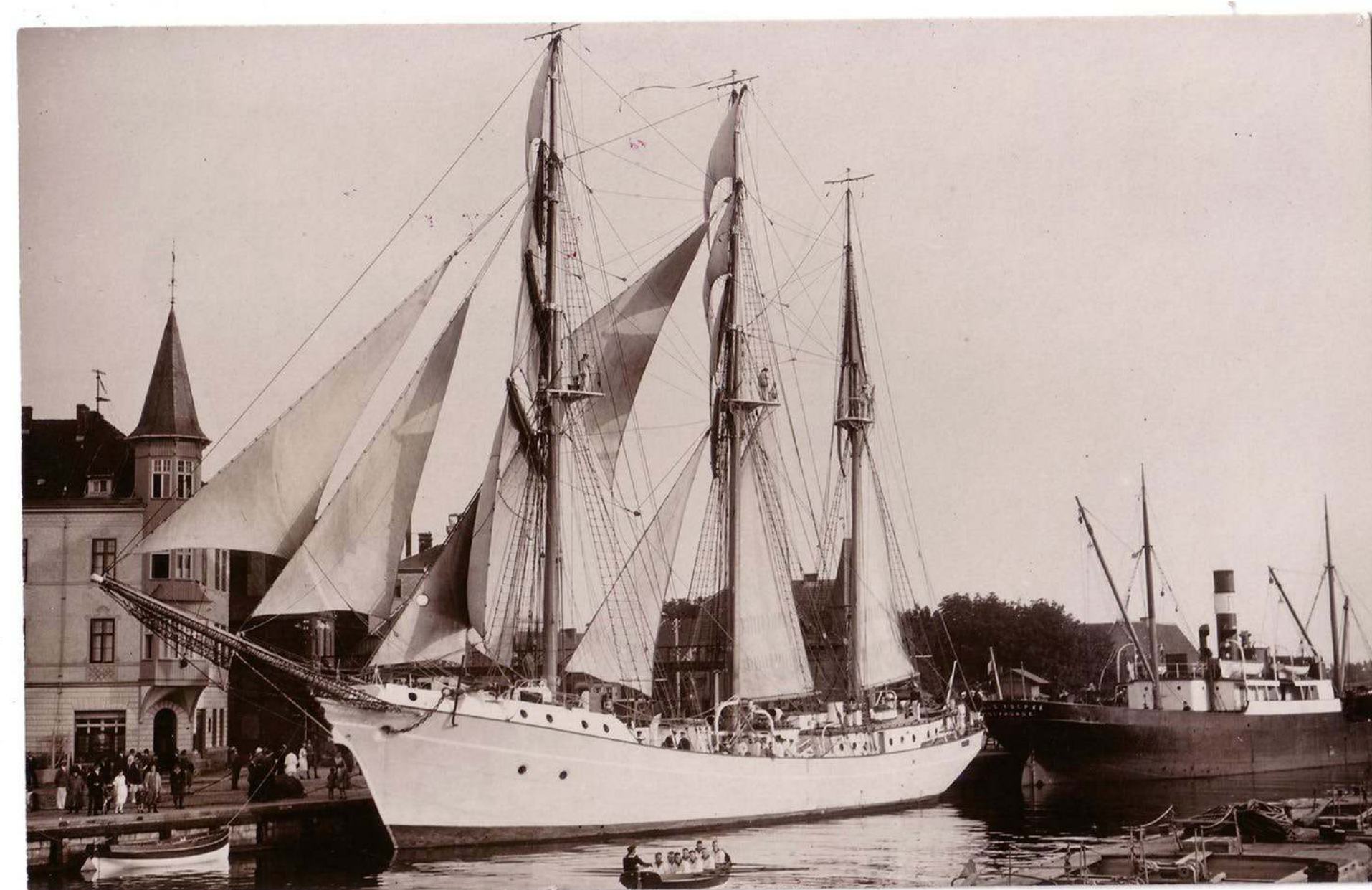
Wraz z rozwojem transportu i turystyki zwiększała się liczba odwiedzających Ustkę turystów. Do końca XIX wieku liczba gości przybywających tu na odpoczynek wzrasta sześciokrotnie. Do tak nagłych zmian musieli dostosować się kupcy, rozwijając coraz szybciej zaplecze turystyczne. W 1900 roku w Ustce prosperowały: 2 hotele, 2 oberże, cukiernia, schronisko, piwiarnia, 3 restauracje i kilka pensjonatów. W latach trzydziestych XX wieku nadmorska miejscowość dysponowała już 5 hotelami, 5 restauracjami i 4 pensjonatami.



1914 - HOTEL BLÜCHER

Port w okresie drugiej wojny światowej

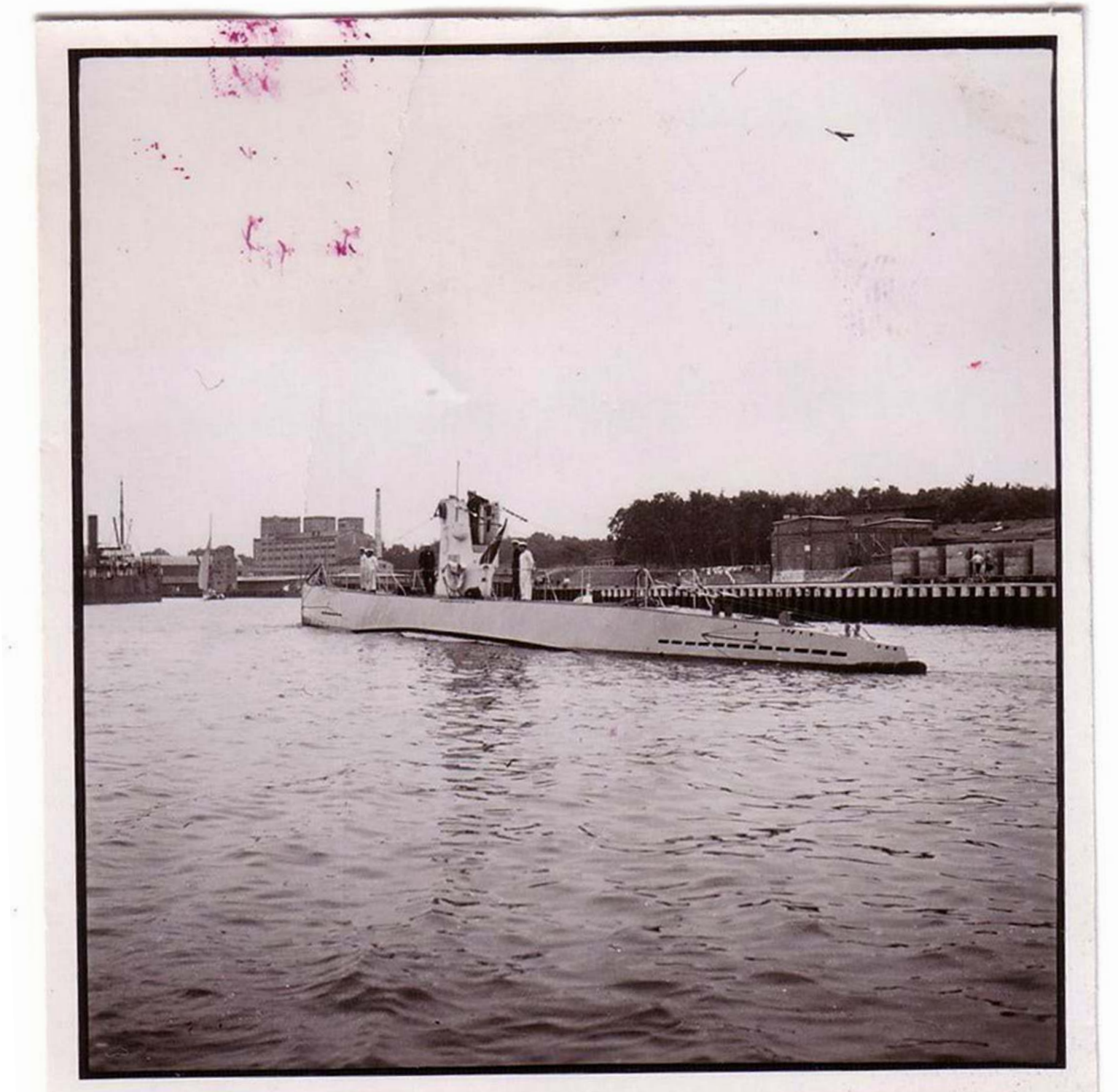
Okręty wojenne i marynarze na dobre zagościli w Ustce na początku XX wieku. Do portu na krótko zawijały lub stacjonowały w nim dłużej przeróżne jednostki pływające wojsk niemieckich. W 1939 roku, podczas kampanii wrześniowej, ruch handlowy w porcie prawie ustał. W tym czasie najczęściej przyływały tu jednostki flotyli patrolowców Kriegsmarine. Pod koniec roku na redę Ustki przybywały w konwojach po kilkanaście jednostek statki handlowe. Większość usteckiej floty handlowej zarekwirowano. Ich właściciele tylko okresowo mogli korzystać ze statków i to za pozwoleniem władz wojskowych. Po napaści Niemiec na Związek Radziecki (1941) wzmocniona flotylla niemieckich ścigaczy patrolowała Bałtyk w poszukiwaniu radzieckich łodzi podwodnych. Gdy zauważono w pobliżu samoloty alianckie lub radzieckie łodzie podwodne, włączano alarm i wygaszano latarnię morską. W 1942 roku zbudowano w porcie stocznnię małych trałowców, składała się ona z dwóch hal i wyciągu szynowego. W porcie jako dokerzy pracowali jeńcy wojenni narodowości polskiej, radzieckiej, francuskiej i belgijskiej. Pod koniec wojny Ustka była portem wojennym dla mniejszych łodzi podwodnych, ścigaczy i patrolowców. W marcu 1945 port przejęło wojsko radzieckie.



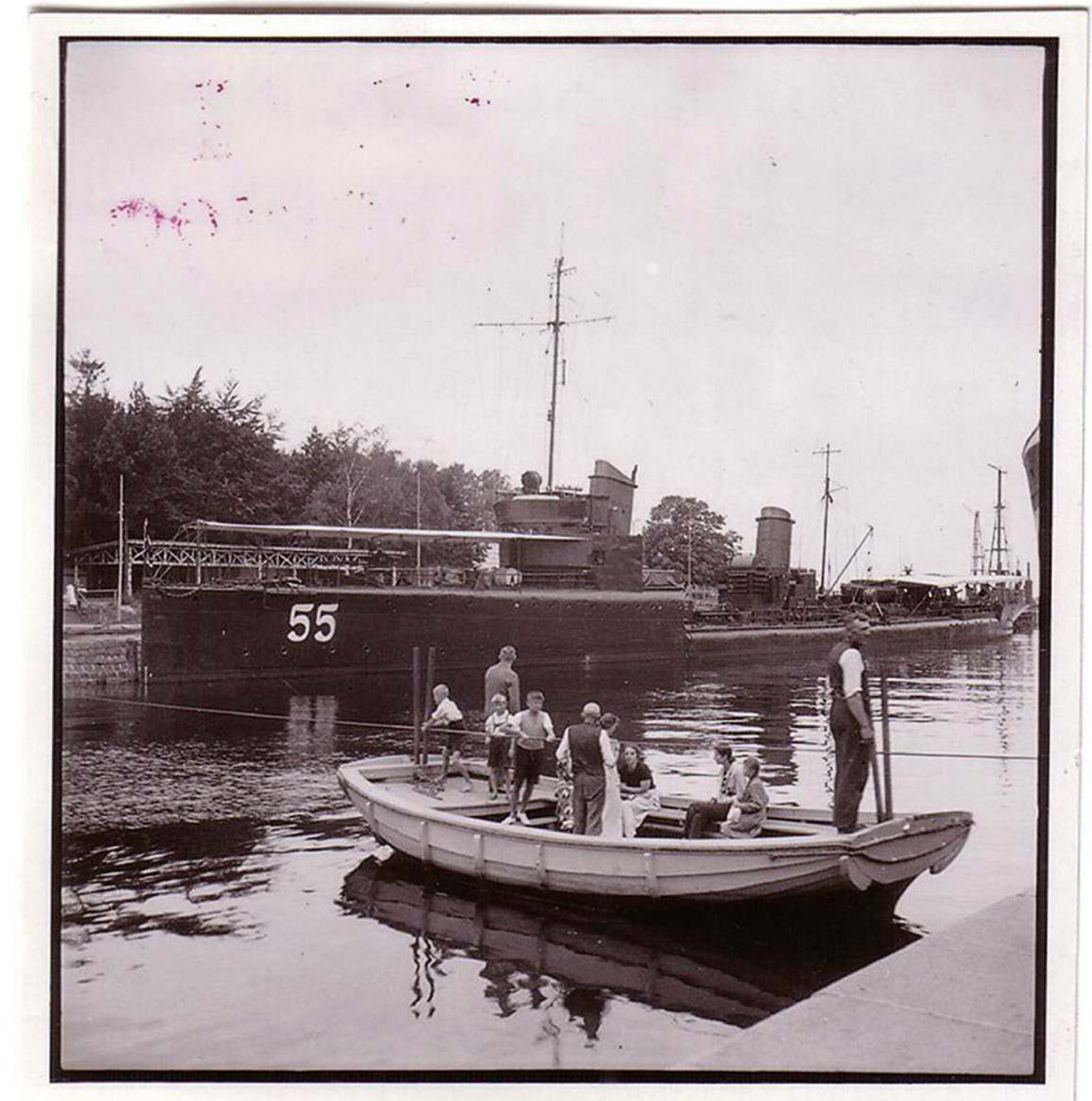
OKRĘT SZKOLNY NIEMIECKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ W USTCE



1946 - ZATOPIONA ŁÓDŹ PODWODNA



28.07.1936 - ŁÓDŹ PODWODNA U 13



1934 - TORPEDOWIEC "55"

Kolej

Pierwszy pociąg dotarł do Ustki ze Słupska w 1878 roku. 18 sierpnia 1911 roku uruchomiono połączenie między Ustką a Sławmem. W ramach powstania tej linii znacznie rozbudowano dworzec kolejowy. 7 grudnia 1913 roku kolej wąskotorowa połączyła Ustkę ze Smołdzinem. W roku następnym sieć kolejową w porcie przedłużono prawie do nasady obu falochronów. W tym czasie na trasie Słupsk-Ustka w sezonie kursowało aż 15 pociągów dziennie. Przed drugą wojną światową, podczas wzmożonego niedzielnego ruchu pasażerskiego, pociągi dojeżdżały do końca nabrzeża

wschodniego. W 1938 roku na stacji kolejowej w Ustce sprzedano 82 000 biletów.

Kolej, którą zbudowano głównie dla powiększenia obrotów towarowych portu usteckiego, w XX wieku była intensywnie eksploatowana przez wojsko. Na potrzeby armii zbudowano torowiska prowadzące do zlokalizowanych na terenie miasta jednostek wojskowych. W latach trzydziestych i podczas drugiej wojny światowej drogą kolejową do Ustki przetransportowano setki składów broni, sprzętu wojskowego oraz żołnierzy.

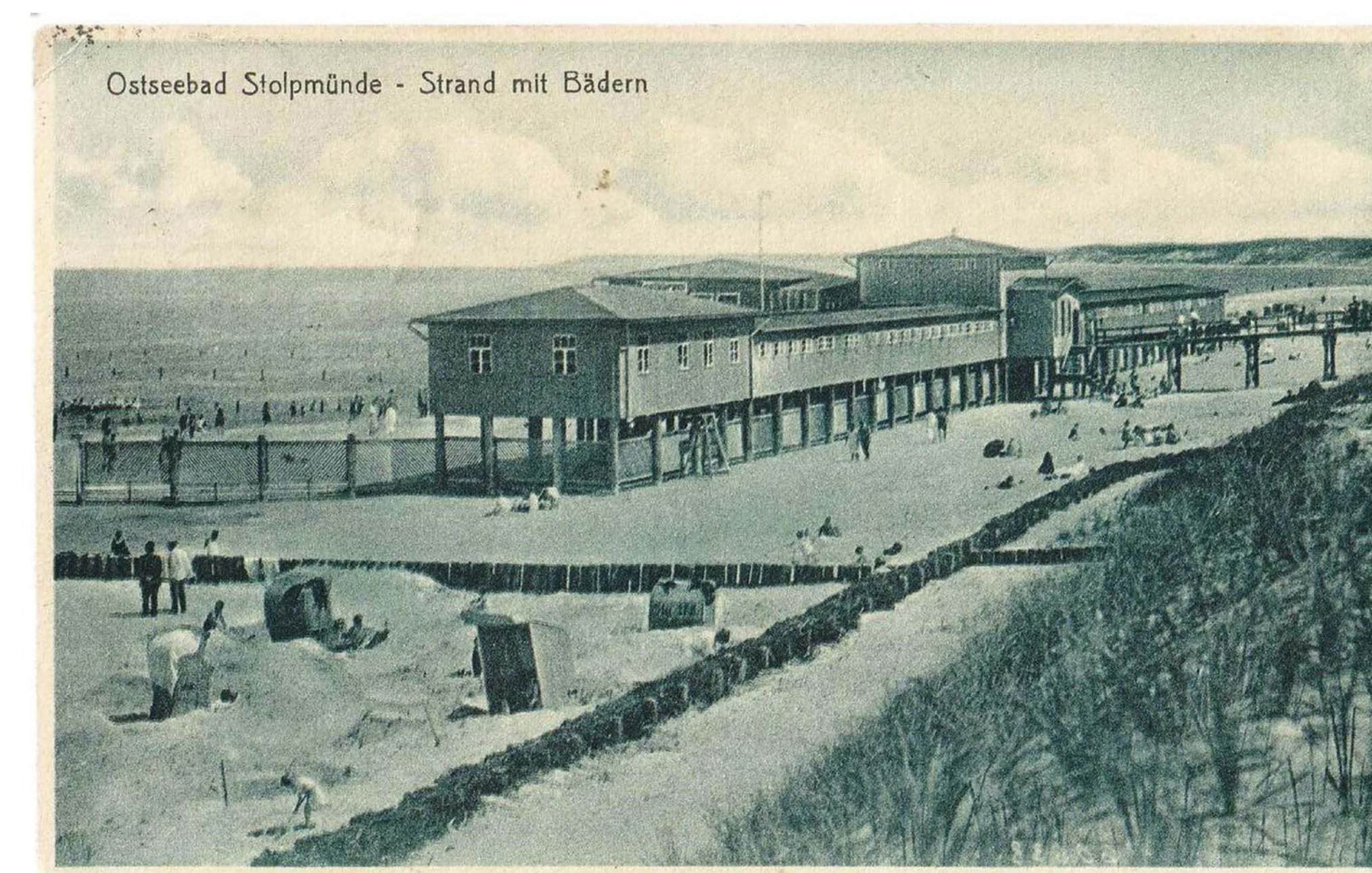


DWORZEC KOLEJOWY W 1932 R.

Ochrona plaży przed morzem

Sztormy prawie każdego roku wyrządzały na usteckim wybrzeżu duże szkody. Na początku XX wieku zbudowanie kamiennych falochronów spowodowało zmianę biegu prądów morskich. Brzeg wschodniej plaży w wyniku abrazji (podmywania i osuwania się) cofał się około metra rocznie, a po zachodniej stronie narastał. Trzeba było szybko przeciwdziałać, żeby ratować plażę i mienie przed zniszczeniami. W 1925 roku wykonano prostopadle

do brzegu szereg ostróg z drewnianych pali. W 1927 roku na plaży wschodniej postawiono płotek z faszyny (element budowlany składający się z pędów wikliny i gałęzi drzew). Biegł on u podnóża wydmy i skutecznie rozbił fale, osłabiając siłę niszczycielskiej wody. Dodatkowo odkryte piaszczyste stoki obsadzano trawami wydmowymi (piaskownica zwyczajna), co wspomagało akumulację osadu na wydmach.



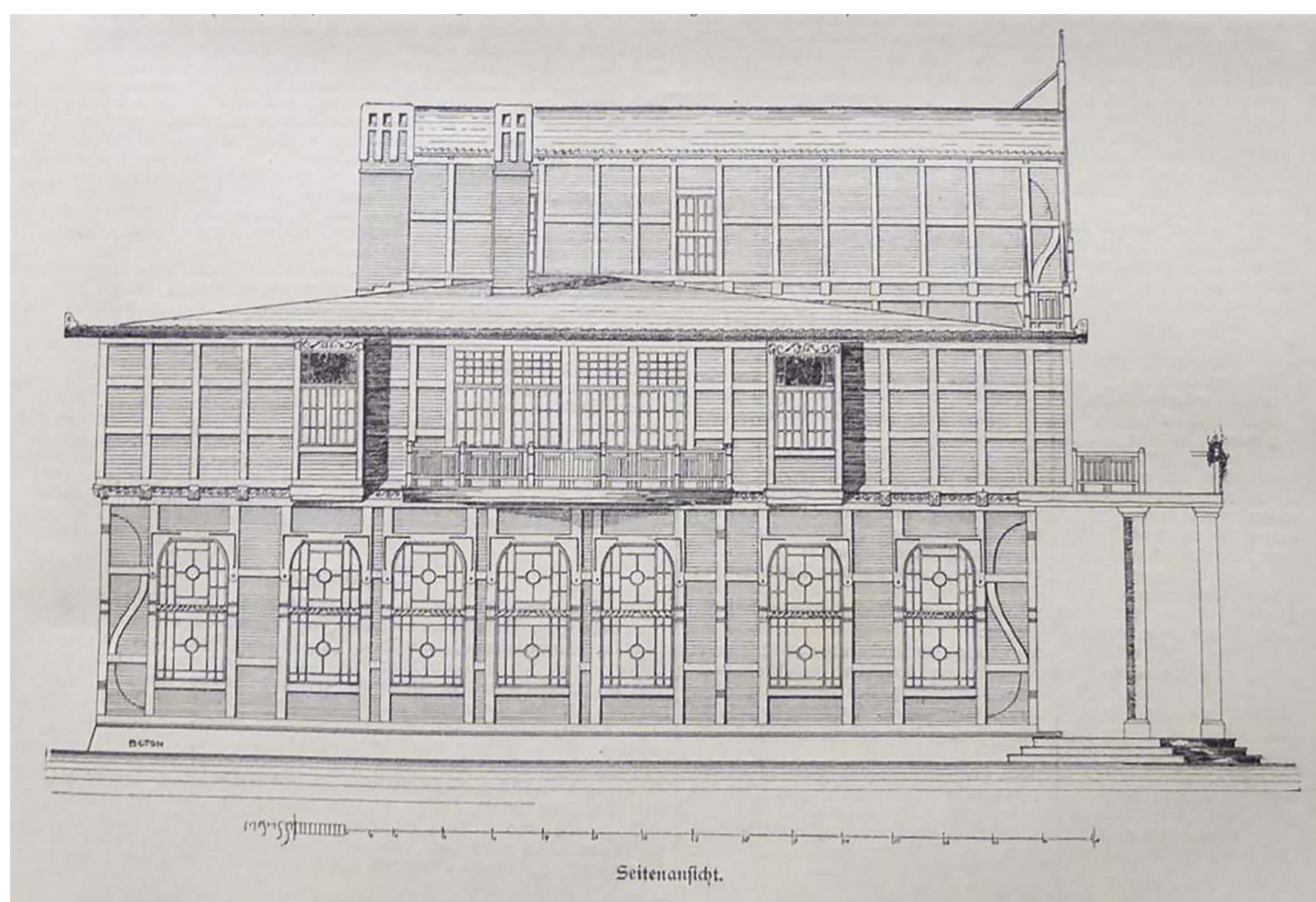
1927 - NA PIERWSZYM PLANIE PŁOTEK FASZYNOWY

Pawilon Zdrojowy (Kuehaus-Pavillon/Strandhotel)

Budynek zaprojektowany przez słupskiego architekta Gustava Tarka zbudowano na początku XX wieku. Postawiono go w miejscu dawnej restauracji, tuż przy promenadzie nadmorskiej. Projekt nawiązywał stylem do typowej architektury kurortu niemieckiego. Budynek zwrócony jest do w kierunku plaży fasadą frontową, podwyższoną w partii środkowej o jedno piętro.

Właścicielem od 1934 r. był August Risch, posiadający również reprezentacyjny "Kurhaus Stolpmünde" (niezachowany). Obiekt był częściowo murowany, niektóre elementy wykonano z drewna. Na parterze dawniej mieściła się kawiarnia, a na piętrze pokoje gościnne. Dwa najbardziej reprezentacyjne apartamenty umieszczono w pseudoryzalicie. Budynek wieńczy charakterystyczny szczyt, którego falistą linię podkreślają spływy, zaakcentowane na krańcach i pośrodku okrągłymi drewnianymi elementami dekoracyjnymi. Wejście umieszczone jest centralnie i prowadzi na klatkę schodową wewnątrz obiektu. Elewacje

w niezmienionym kształcie zachowały się do dziś. Przetrwały także pierwotne podziały pomieszczeń, część wystroju i detalu architektonicznego.



PRZEKRÓJ PIONOWY, WIDOK OD ZACHODU



1938



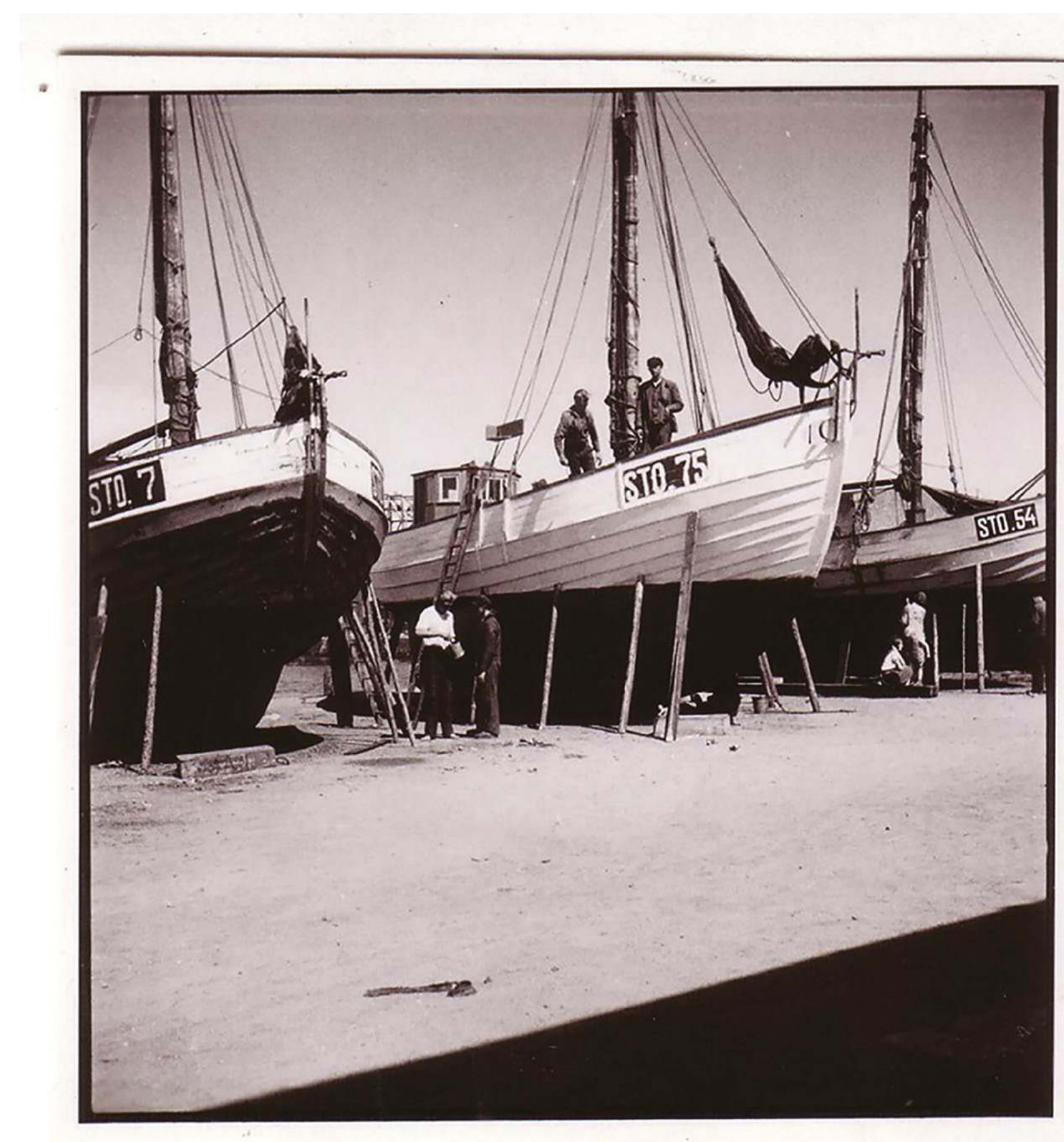
1917 - WIDOK OD ZACHODU

Stocznie

Początki budownictwa okrętowego Słupska sięgały średniowiecza. W pierwszej połowie XV w. plac drzewny i warsztaty stoczniowe funkcjonowały prawdopodobnie po zachodniej stronie ujścia Słupi. Wówczas przeniesiono warsztaty stoczniowe ze Słupska do Ustki, dzięki czemu zwiększono produkcję. Mieszkańcy Ustki budując statki, najczęściej tworzyli spółki z kupiectwem Słupska. Na budowę statków decydowała się przede wszystkim szlachta. Flotę handlową Słupska stanowiły wówczas szkuty lub krajery. W 1590 roku istniało łącznie 20 jednostek, a w 1628 r. około 16–18. W drugiej połowie XVI wieku w Ustce wodowano przynajmniej dwa statki. Kolejne zanurzono w Bałtyku w 1658, 1672, 1675, 1682, 1683, 1688 i 1693 roku. W 1705 roku w warsztatach stoczniowych prowadzono jedynie remonty. Na początku XIX wieku stocznia zbudowała 7 niewielkich jednostek towarowych i dokonywała najpilniejszych napraw. Zarządowi portu podlegał osobny warsztat usuwający usterki, a większe zlecenia przeprowadzała stocznia prywatna. W 1866 roku ostatni statek morski spłynął na wodę w usteckim porcie, a w 1884 ostatni raz remontowano tu żaglowiec. Na przełomie XIX i XX wieku, w dwóch niewielkich stoczniach budowane były drewniane kutry rybackie. Wyjątek stanowiło wodowanie i wyposażenie w Ustce w latach 1903–1904 dwóch małych parowców.



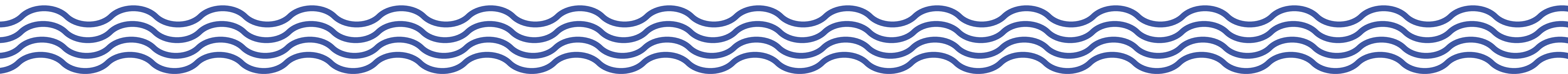
STATEK HANDLOWY ARNOLD KOEPKE PRZECHODZI NAPRAWY W USTECKIM PORCIE



1934 ROK - DROBNE NAPRAWY I KONSERWACJA KUTRÓW RYBACKICH



BUDOWA JACHTU PATRIN W LATACH 1932-1933



Tak port poszerzano

Na przestrzeni wieków ustecki port był wielokrotnie poszarzany. Pierwotnie wschodnie nabrzeże znajdowało się bardzo blisko wydmy. Z czasem zaczęło brakować miejsca na niezbędne budynki i urządzenia. Port wymagał też poszerzenia, dlatego wydmę stopniowo pomniejszano.

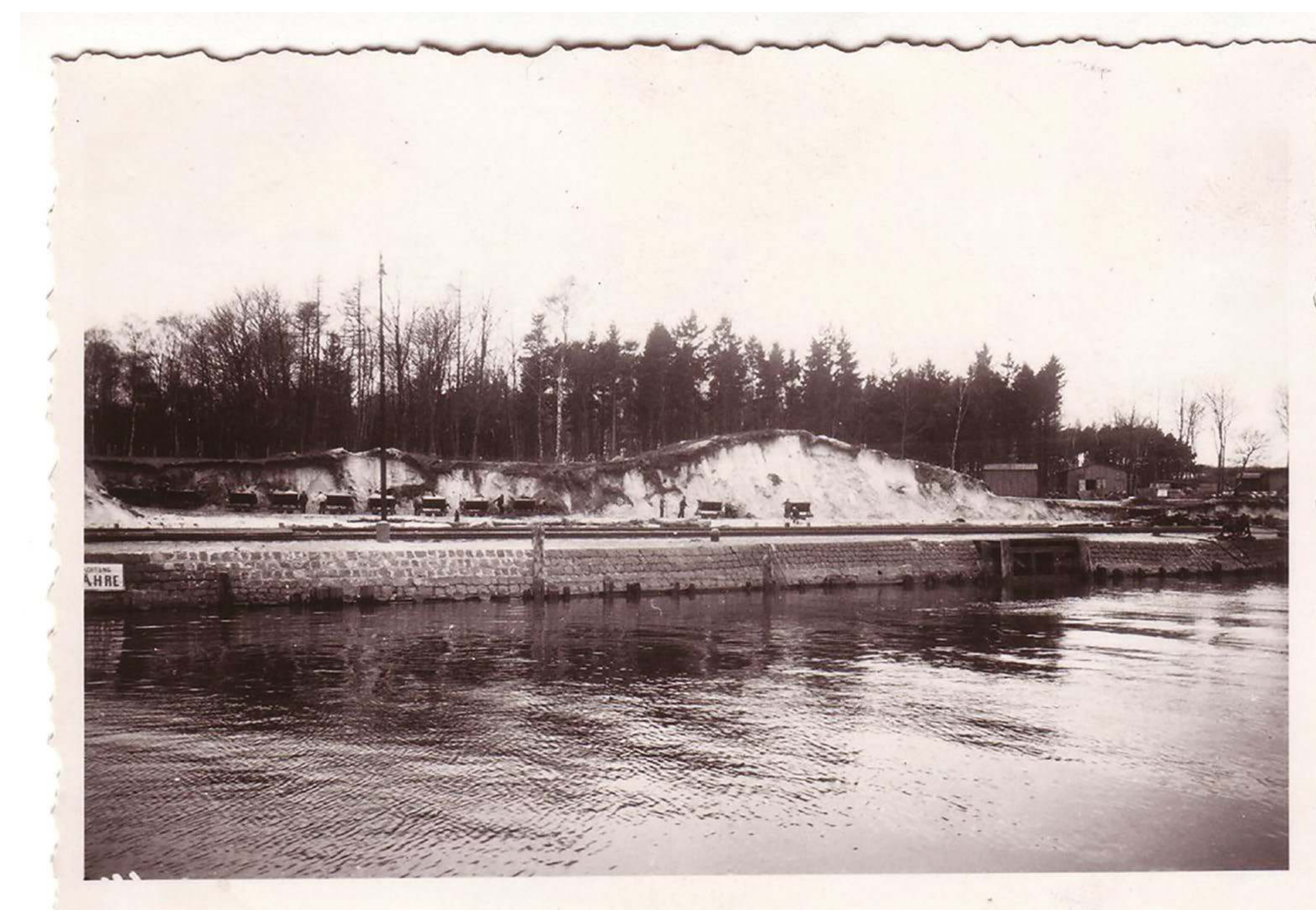
Przedstawieni na zdjęciach pracownicy szuflowali łopatami piach do jedenastu wagoników, który następnie wywoziła wąskotorowa lokomotywa. Teren, który odstanieli spod piasku przygotowywano na rozbudowę, fabryki (Pommersche Cementstein – Fabrik "Meteor". Koepke, Ottow & Co.) zajmującej się produkcją wyrobów betonowych.



WAGONIKI Z PIASKIEM



WAGONIKI Z PIASKIEM NA TLE FABRYKI KOEPKEGO I OTTOWA



WIDOK NA ROZKOPYWANĄ WYDMĘ Z PRAWEGO NABRZEŻA

Miejsca, których już nie ma

1. Wzgórze Weinreichshöhe

znajdowało się po zachodniej stronie ujścia Słupi, w bardzo bliskim sąsiedztwie portu. Na szczycie zorganizowano punkt widokowy obejmujący swoim zasięgiem całą okolicę. Wzgórze zniwelowano na potrzeby rozbudowy portu.

2. Wzgórze Hindenburga

zlokalizowane było przy zachodnim krańcu promenady, na wysokiej wydmie. Na górze w 1916 roku postawiono kolumnę na cześć prezydenta Rzeszy Paula von Hindenburga. Teren wzgórza zagospodarowano – wytyczono ścieżki, zbocza obsadzono roślinnością wydmową, postawiono drewniane ogrodzenia oraz podesty. Od strony promenady szeroki trotuar do punktu widokowego na szczycie. Wzgórze stopniowo było pochłaniane przez morskie fale i obecnie już nie istnieje.

3. Wieża ciśnień

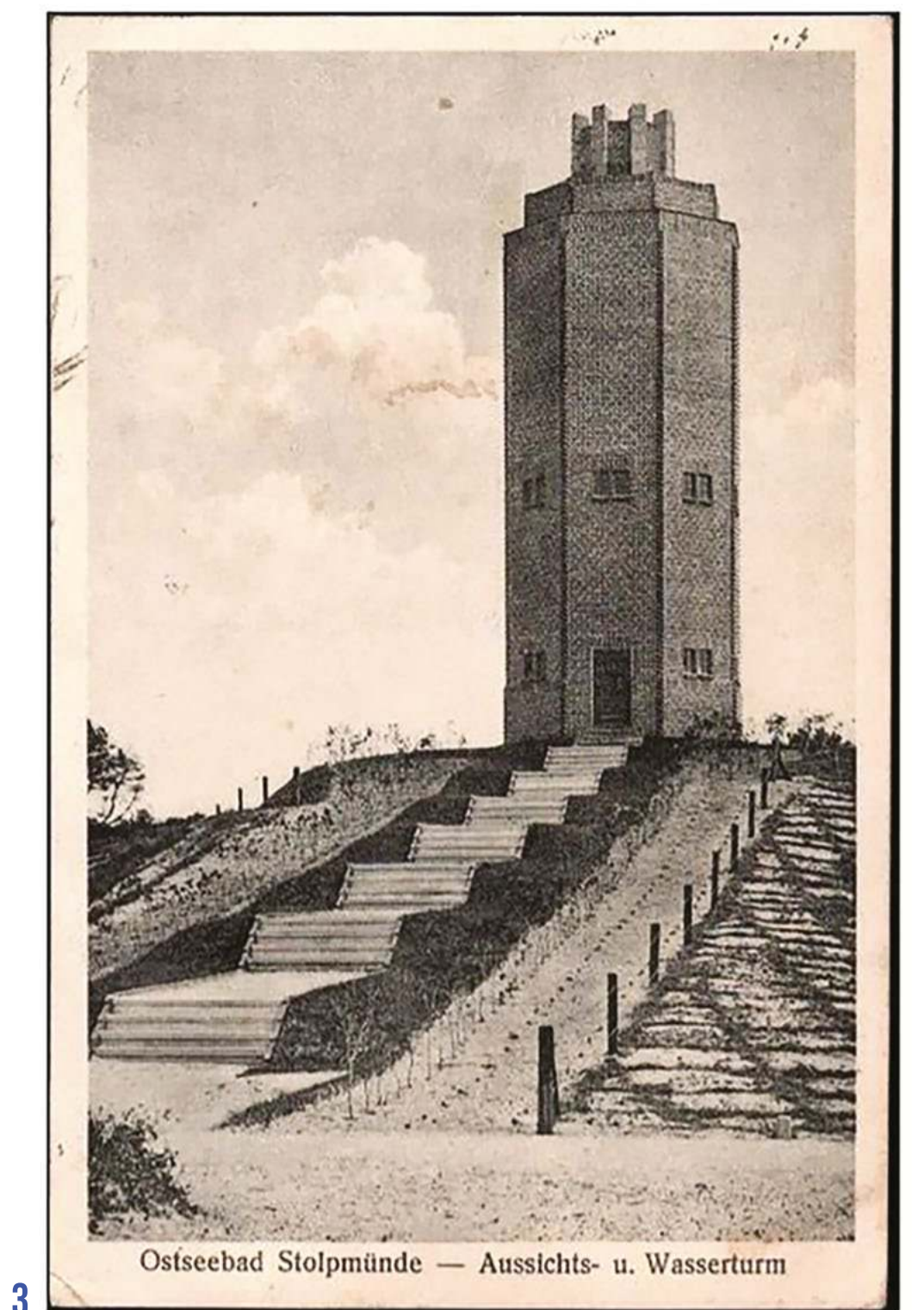
została zbudowana w 1928 roku, w miejscu dzisiejszego hotelu Grand Lubicz przy ulicy Wczasowej. Sama wieża miała 17 metrów wysokości, dodatkowo znajdowała się na wydmie położonej 16 metrów nad poziomem morza. To sprawiło, że doskonale nadawała się na punkt obserwacyjny i widokowy. Budynek rozebrano w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia.

4. Sanatorium dla dzieci

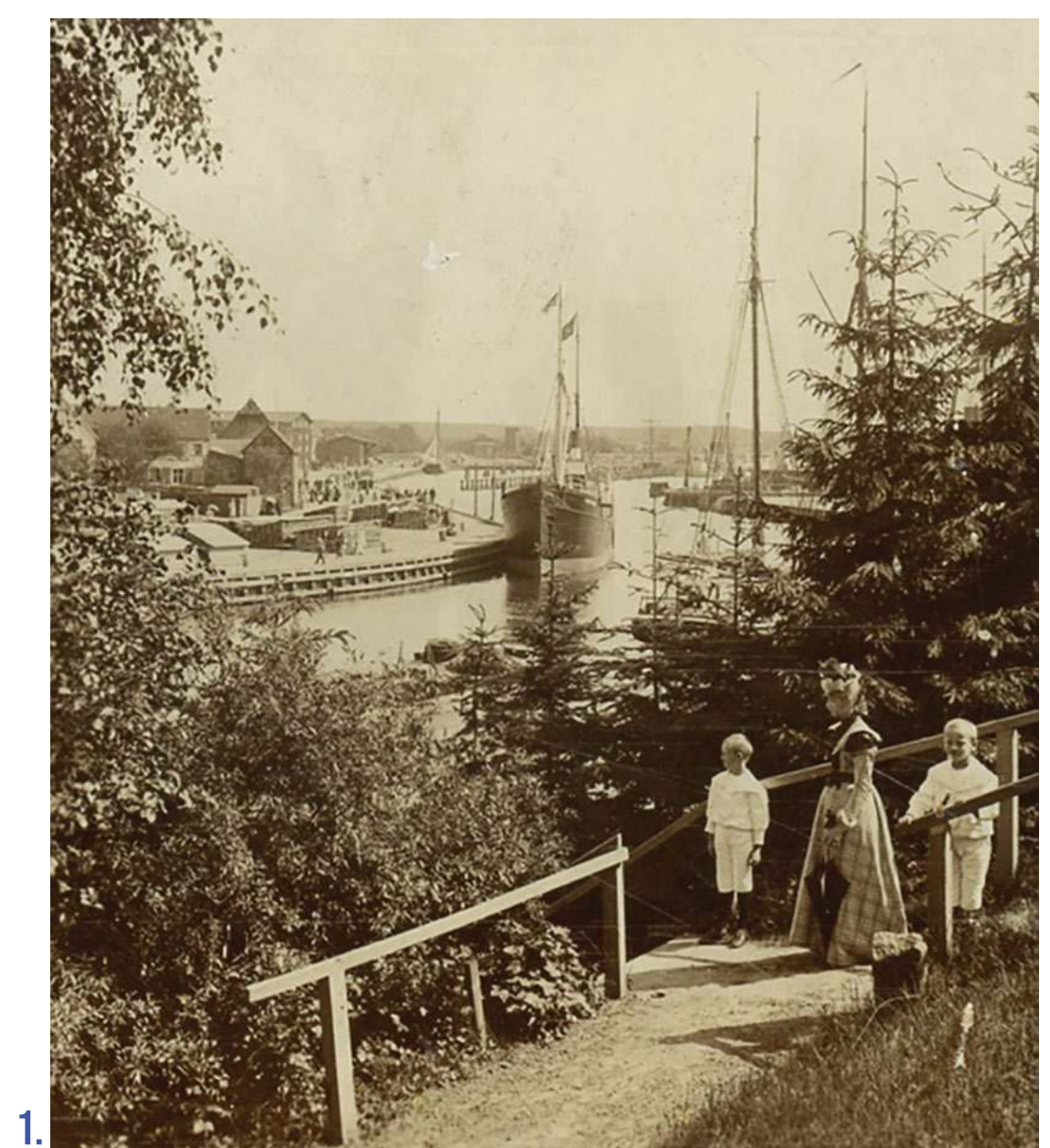
zbudowano około 1905 roku przy obecnej ulicy Mickiewicza. Rehabilitacji poddawano tu dzieci cierpiące na gruźlicę i choroby płuc. Podczas pierwszej wojny światowej budynek pełnił rolę lazaretu wojskowego dla rannych żołnierzy. Sanatorium rozebrano pod koniec lat siedemdziesiątych XX wieku. Dziś jego miejsce zajmuje ustecki szpital.



2.



3.



1.



4.