

HISTORIA PORTU W USTCE

część II

Opracowanie: Władysław Goliński
Zdjęcia: Magdalena i Maria Golińska

Ustka, sierpień 2017

HISTORIA PORTU W USTCE.....	1
<i>Port w Ustce od 1821 r. do drugiej połowy XIX w.....</i>	<i>16</i>
<i>Port w Ustce od drugiej połowy XIX W. do 1915 R.....</i>	<i>21</i>
<i>Mapa morska (fragment) z 1905 roku.....</i>	<i>26</i>
<i>Zaplecze portowe portu w Ustce i sąsiednich portów.....</i>	<i>27</i>
<i>Zaplecze portu w Ustce- budowa lokalnych dróg i wąskotorówki.....</i>	<i>28</i>
<i>Port w Ustce w latach 1915-1945.....</i>	<i>29</i>
<i>Widok portu w Ustce na starych widokówkach.....</i>	<i>33</i>

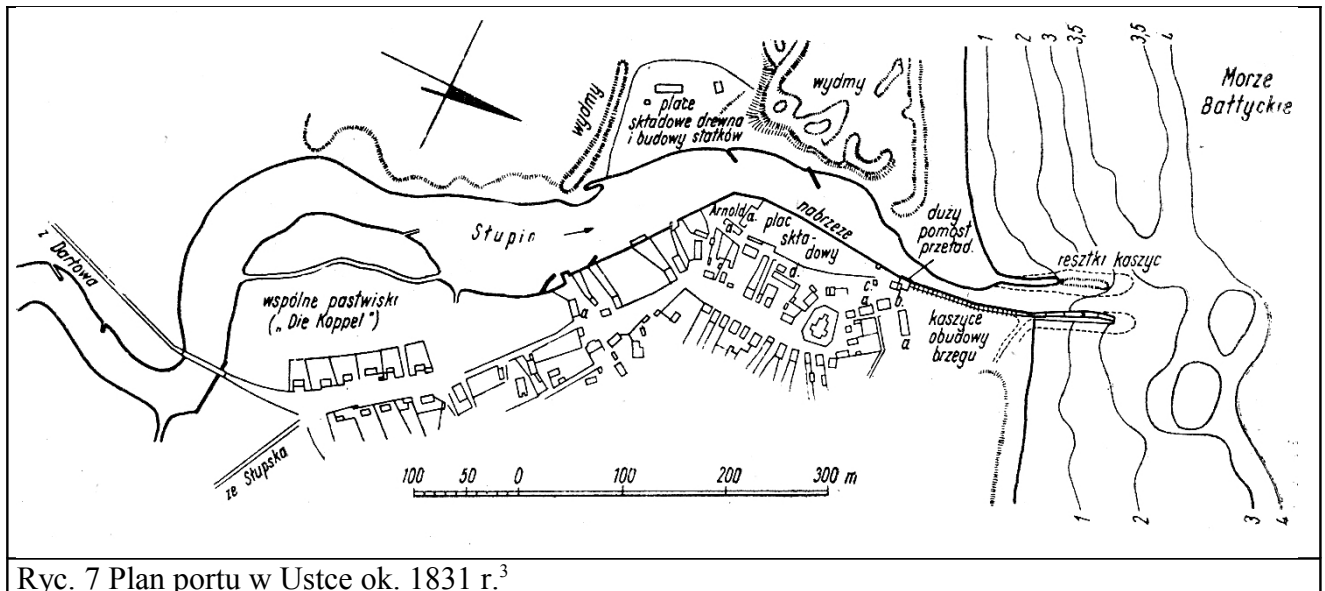
Port w Ustce od 1821 r. do drugiej połowy XIX w.

„Z portów rejencji koszalińskiej jako pierwszy własnością państwa stał się port w Ustce-22 grudnia 1831 r. (Kołobrzeg w 1837 r., Darłowo w 1840 r.)”.¹ Słupsk zrzekł się po, zmianie właściciela portu, z wszelkich dochodów płynących z portu w Ustce, zrzekł się dochodów bezpowrotnie i bezpłatnie.

Opieka państwa nastąpiła w chwili gdy port w Ustce znajdował się w bardzo złym stanie technicznym. Odbudowane niedawno kaszyce wschodniego moła zostały zniszczone głównie w górnych partiach, ich szczątki oraz wyrwane kamienie wypełnienia zagrażały wejściu portowemu. Kamienne wypełnienie kaszyc obudowy brzegu rozpadło się, a odsłonięte tylne ściany kaszyc zostały wyrwane podczas pochodu łodów oraz działaniem falowania, tak że przy każdym odlądowym sztormie fale przedostawały się przez płaski wschodni brzeg i rozrzucały po porcie zatopiony w podłożu narzut kamienny. W ten sposób rynna toru wodnego w porcie została wypełniona żwirem i piaskiem. Jedynym miejscem do cumowania było wysokie nabrzeże na odcinku 150 m, mieściły się w pobliżu spichrze kupców Ustki i Słupska, królewski magazyn soli oraz główny urząd celny. Nabrzeże w górnej części było uszkodzone. Znacznie gorszy był stan zachodniej obudowy brzegu, która była zupełnie zniszczona. Kaszyce, które były tu zupełnie znikły i pozostały tylko resztki przy ostrogach, pod wodą na głębokości ok. 0,6 m. Bezpośrednio za tą zniszczoną obudową brzegu były wysokie i strome, nie umocnione i niestabilizowane wydmy piaszczyste. Podnóża tych wydym były rozmywane przez prąd rzeki, a wiatry zachodnie powodowały zapiaszczenie portu. Rzeka Słupia dokonywała zwykłego zapiaszczenia, jak również niosła dużą ilość rumowiska. Wiosenny spław drewna rzeką przynosił bodaj więcej szkód niż było pożytku ze sprzedaży drewna. Prąd rzeki nie był w stanie rozmyć powstałych w porcie ławic piaszczystych. Zachodnie moło portowe było zupełnie zniszczone. Prowadzone przez wiatr i fale na plaży i w pasie przybrzeżnym wzdłuż brzegu masy piasku i żwiru nie były dlatego zatrzymywane przez zachodnie moło, jak to miało miejsce przed wschodnim mołem, ale przenikały przez zniszczone moło i kaszyce do nurtu rzeki i tylko przy dostatecznej sile prądu Słupi były wyprowadzane w morze. Brzeg w pobliżu zachodniego moła stopniowo cofał się w stosunku do wschodniego brzegu, tak że powstała różnica odległości około 50 m. Tor wodny przechodząc u nasady moła był wąską rynną i przechodził obok wschodniej kaszycowej obudowy brzegu. Głębokość była tam różna i zależała od szybkości prądu, dochodziło miejscowo do zapiaszczeń. Głębokości nie starczało by mogły przepłynąć łodzie do odlichtugowywania statków (dł. 7,5m, szer. 3,0m, nośność 60 cetnarów). Małe statki żeglugi przybrzeżnej, utrzymujące komunikację Ustki ze Szczecinem (w latach 1830-1840), wchodziły do pierwszego portu po przekopaniu im drogi przez ławicę piaszczystą łopatami i szuflami. Tylko małe jednostki mogły wchodzić do portu, większe były rozładowywane na redzie i towary przewoziły płaskodenne łodzie, posiadające niewielkie zanurzenie. Za przewóz pobierano opłaty funtowe. Obroty przewoźników stanowiły wysokie kwoty i mimo takiego popłatnego zajęcia miały miejsce złośliwe opóźnienia przewozu, które podlegały karze egzekwowanej ze strony kupców słupskich. Pierwsze prace budowlane w porcie przeprowadzone przez państwo w 1834 r. miały na celu zabezpieczenie lewego brzegu rzeki, polepszenie wjazdu do portu oraz zabezpieczenie toru wodnego przed zapiaszczeniem przez budowę nowego moła zachodniego oraz uniemożliwienie wlewów morza do portu, poprzez plażę, przez przedłużoną w ład nasadę moła. W trakcie wykonywania robót nie stosowano już kaszyc, ale faszynę i materace faszynowe.²

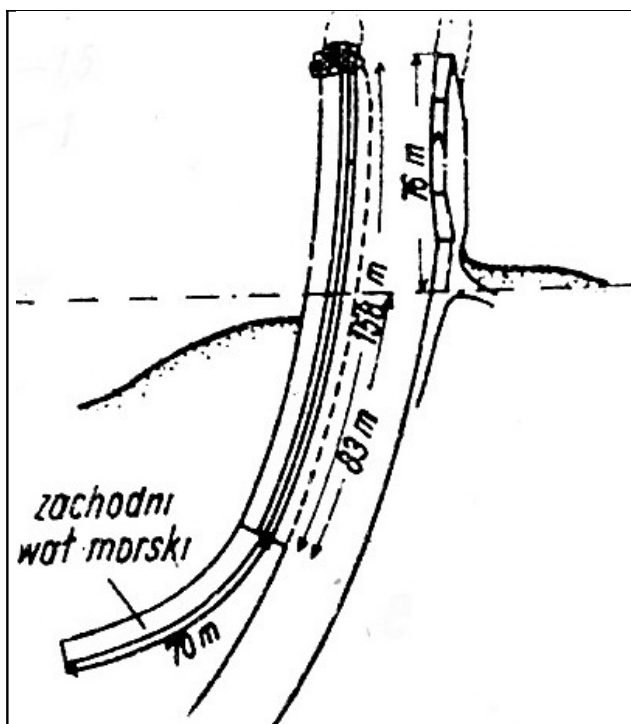
¹ Józef Lindmajer, Teresa Machura, Zygmunt Szultka; DZIEJE USTKI, Słupsk 1985, str.71

² Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa- Poznań 1962, PWN. str. 84, 85.



Ryc. 7 Plan portu w Ustce ok. 1831 r.³

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



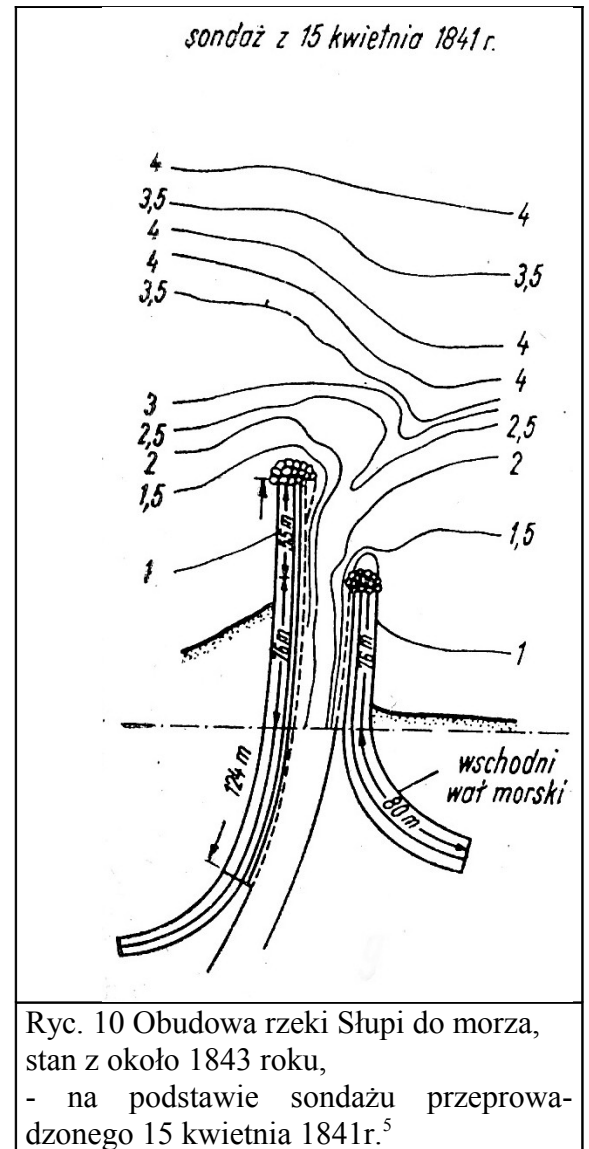
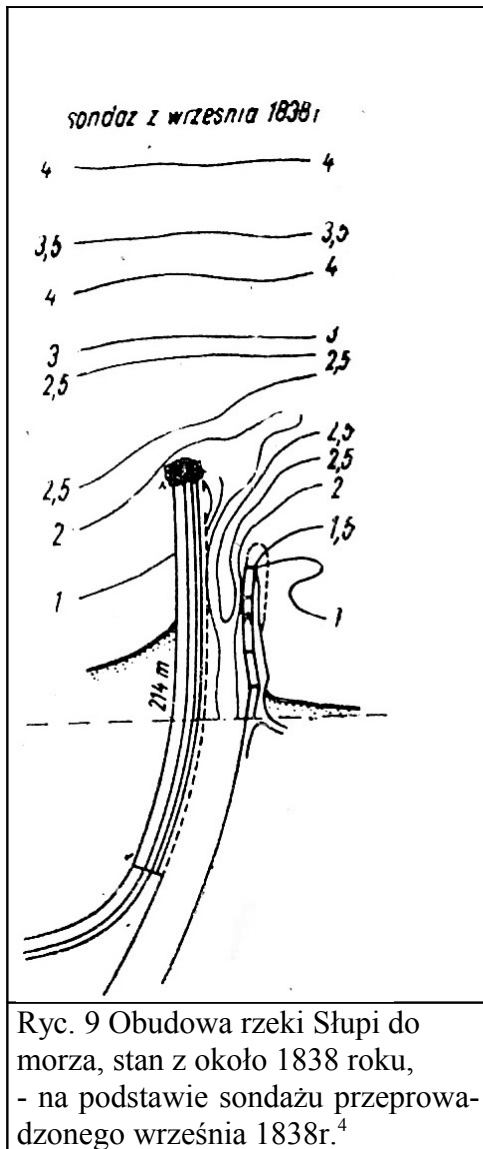
Ryc. 8 Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1836 roku,
- na podstawie sondażu przeprowadzonego listopada 1834r.

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

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

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

³ Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa- Poznań 1962, PWN. str. 80



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

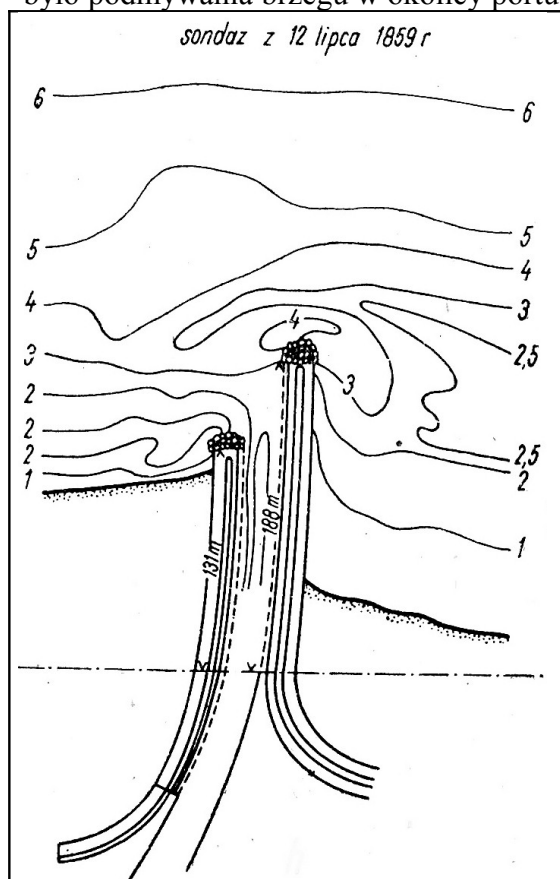
Pogłębienie toru wodnego okazało się skuteczne tylko przejściowo, gdyż budowa mola powodowała poszerzanie się i podwyższanie plaży, spłycało to wejście do portu. Głowica nowego mola miała niezaplanowaną głębokość mniejszą niż 2-2,5 m, co było planowane. Jesienią 1936 r. zaprojektowano nowe molo zachodnie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

Realizacja projektu mola zachodniego napotykała na przeszkody, które wpływały z nieobliczalnego zachowania się materii. Ludzie jednak nie dawali za wygraną, korygowano projekt często nakładając pracy. Stwierdzono, że naturalny prąd Słupia nie jest wykorzystany należycie w ciągle zapiaszczanym wejściu jeśli molo zachodnie wystaje - tak jak w 1838 r. na 56 m przed molo wschodnie. Molo wschodnie naprawiano wymieniając kaszyce w latach 1840-1843.

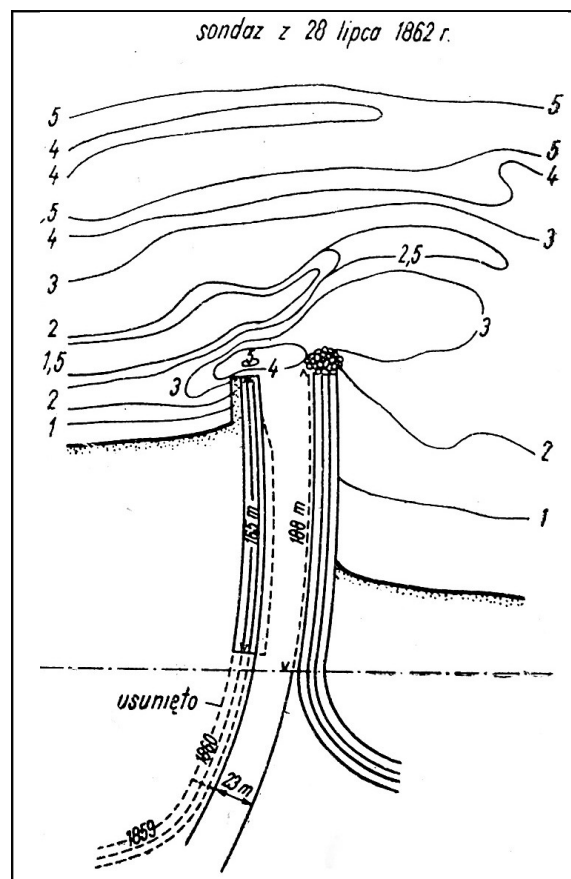
⁴ Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa-Poznań 1962, PWN. str. 73

⁵ Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa-Poznań 1962, PWN. str. 73

Plany tego nie pokazują, wykonano przy remoncie również cały szereg prac przy nasadach mól, tak aby uniknąć podmywania. Zbudowano na wschodnim i zachodnim wały morskie aby nie było podmywania brzegu w okolicy portu.⁶



Ryc. 11 Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1856 roku, - na podstawie sondażu przeprowadzonego 12 lipca 1859r.⁷



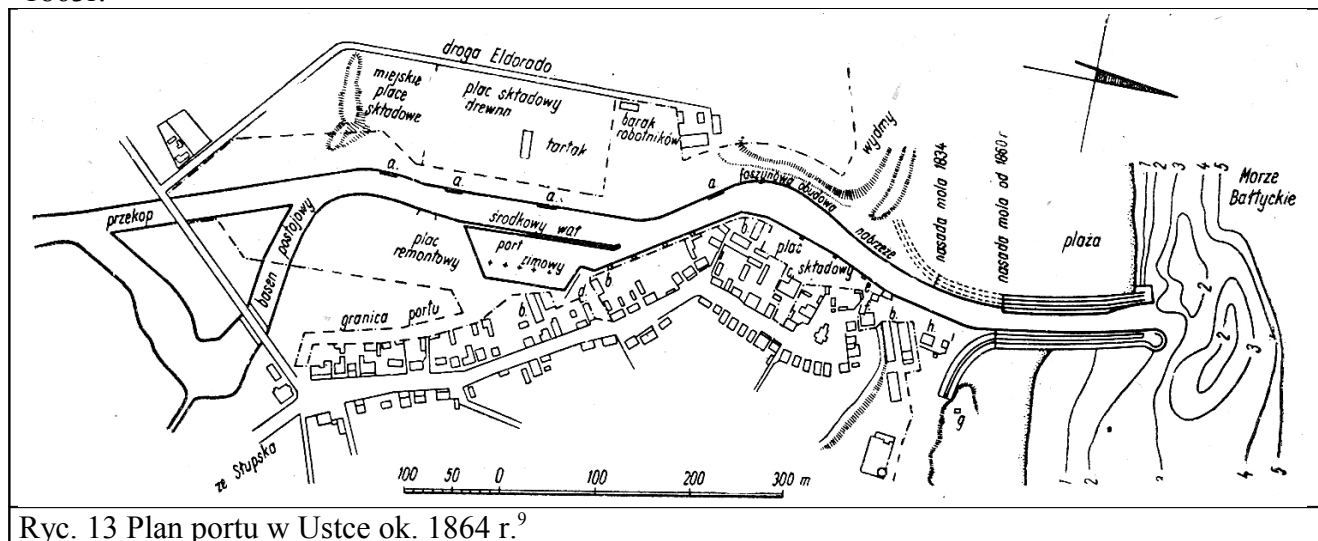
Ryc. 12 Obudowa rzeki Słupi do morza, stan z około 1860 roku, - na podstawie sondażu przeprowadzonego 28 lipca 1862r.⁸

⁶ Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa-Poznań 1962, PWN. str. 86, 87.

⁷ Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa-Poznań 1962, PWN. str. 73

⁸ Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa-Poznań 1962, PWN. str. 73

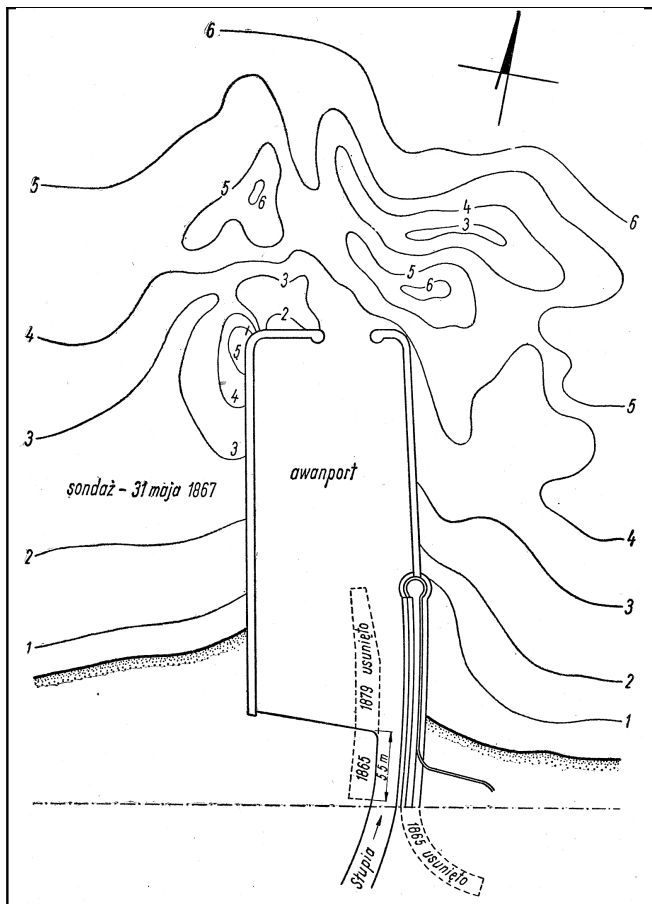
Plan portu po dokonanim pierwszym etapie rozbudowy i unowocześniania portu w latach 1834-1863r.



Ryc. 13 Plan portu w Ustce ok. 1864 r.⁹

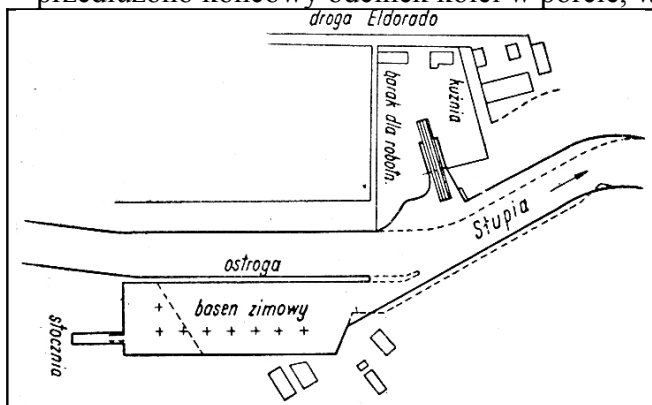
⁹ Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa- Poznań 1962, PWN. str. 86

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



Ryc. 14 Plan awanportu Ustki w 1868 r.

- poszerzono do 40 m koryto Słupia,
- w latach 1875-1876 zbudowano nowe nabrzeże zachodnie,
- przedłużono końcowy odcinek kolei w porcie, w 1880r.,



Ryc. 15 Port zimowy w 1871 roku

1896 wydatkowano niemal 4 240 000 marek.

- w latach 1899-1903 podjęto pracę przedłużenia falochronów.

Na przedłużenie falochronów dodatkowo wydano 900 000 marek.¹¹

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

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

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

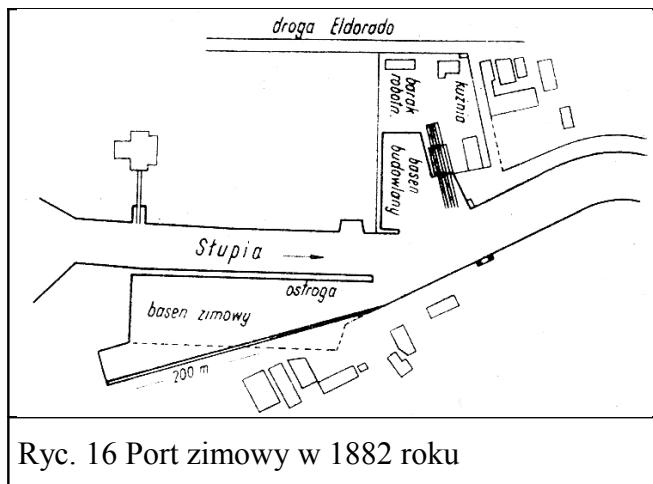
- ciągle pogłębianie wyjścia do portu i basenu wewnętrznego,
- budowa masywnych falochronów, mających dużą odporność na sztormy. Brak budulca powoduje import ciosowych bloków kamiennych z Rugii, Bornholmu i Szwecji. Mola zostają budowane (wzmacnianie i przedłużanie już istniejących mól) od 1866r. do 1872r. Finansowanie tej budowli odbywa się częściowo z pozyskanej kwoty z kontrybucji, ściąganej przez Rzeszę pruską od Francji po wojnie 1870/1871 r.¹⁰ Zaraz od początku, bo od 1868 r., podjętych prac przy wykonywaniu robót podwodnych zatrudniono nurka,

- w latach 1877-1882 przebudowano i powiększono port zimowy,
- w roku 1873 zbudowano basen gospodarczy,
- w latach 1865-1879 rozebrano stare molo zachodnie, pozostawiając tylko jego niewielką część- celem tej pracochłonnej i kosztownej operacji było powiększenie awanportu,
- w latach 1869-1872 został zbudowany osadnik piaskowy w miejscu tuż poniżej mostu kolejowego, chodziło o zmniejszenie się szybkości zamulania dna portu wewnętrznego materiałem nanoszonym przez rzekę.

Na inwestycje w porcie w Ustce w latach 1864-

¹⁰ H. Boldt; Der Ostseehafen Stolpmünde im Zeitenwandel. [w:] Unser Pommerland“ 1936, Heft 5/6, S. 223

¹¹ „Stolper Wochenblatt“ 1869, nr 91.



Ryc. 16 Port zimowy w 1882 roku

- w latach 1886-1888 zbudowano dwa magazyny ze zbiornikami na nierektyfikowany spirytus.
- w latach 1906-1907 zbudowano magazyn zbożowy, 4- piętrowy, magazyn ten spłonął lecz został on odbudowany w 1914 roku,
- od 1871 roku na maszcie przy stacji pilotów wciągano zwykłą latarnię naftową z soczewką Fresnela.
- w 1892 roku zbudowano masywną stację pilotów z wieżą, na której na wys. 11,2 m umieszczono światło nawigacyjne wyższej klasy od poprzednio stosowanego- było to światło czerwone.

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

Około 1850 roku wzmógł się w porcie znacznie ruch statków, coraz dotkliwiej dał się odczuwać brak miejsc przeładunku, które składały się z dolnego wschodniego nabrzeża (pomostów przeładunkowych) oraz nabrzeża w wejściu do portu zimowego. Dlatego też na lewym brzegu rzeki po drugiej stronie basenu zimowego wykonano 3 dalsze niskie odcinki nabrzeża o długości po 19m, nadające się na miejsca do przeładunku. Słupsk wykonał bruk na drodze Eldorado.¹²

Od 1850 roku używano pogłębiarki do utrzymania należytej tj. 2,5-2,8m głębokości w porcie. Stosowano ponadto i inne sposoby do uniknięcia zapiaszczenia portu- więcej było nietrafionych rozwiązań niż faktycznych korzyści.

Po przebudowie na szosę starej drogi polnej prowadzącej z Ustki do Darłowa i odbudowie w roku 1860 mostu na Słupi wyprostowano także zakole rzeki długości 380 m na odcinku powyżej portu Ustki przy pomocy przekopu długości 200 m.¹³

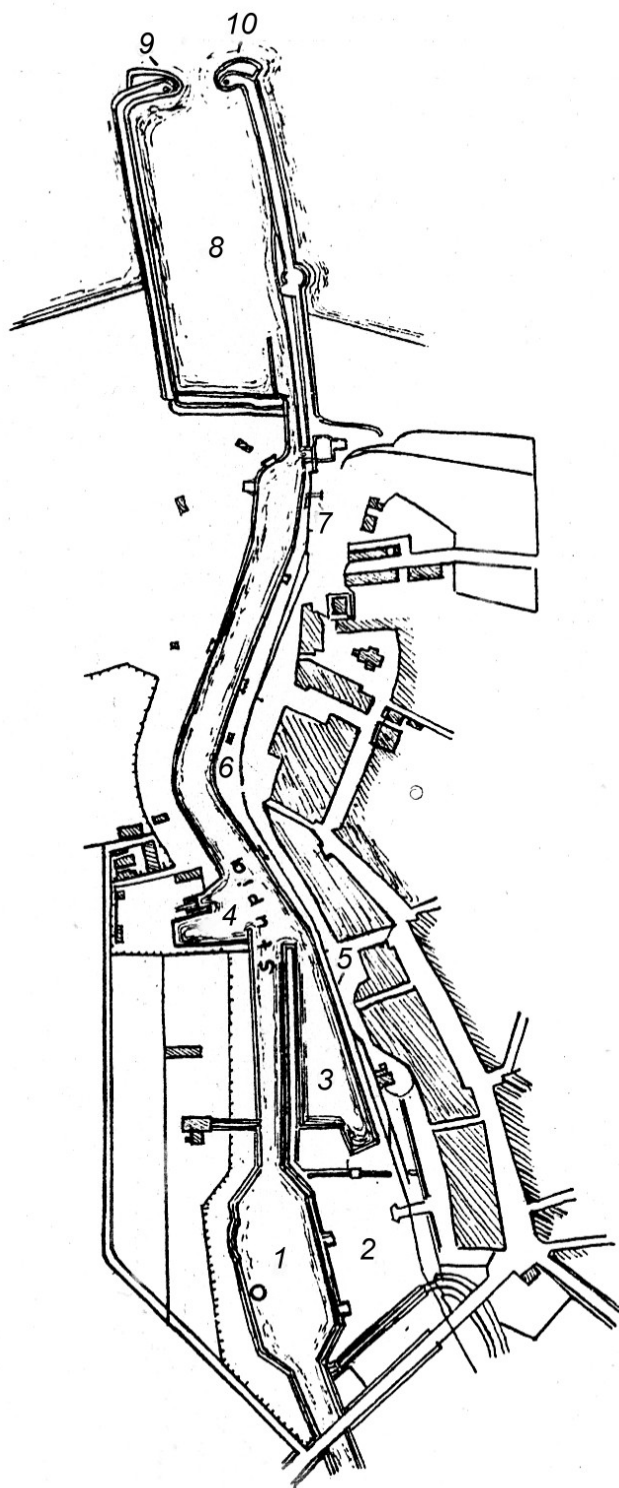
Po wzmocnieniu konstrukcji falochronów nastąpiło w latach 1869-1872 ukończenie nadbudowy na całej długości falochronów. Przy wykonaniu parapetu na starej głowicy wschodniego mola w latach 1863/64 dostosowano się do korony nowego falochronu, umieszczając pomiędzy obu poziomami dwa stopnie. W 1865 i w 1868 wykonano parapet na odcinku od głowicy wschodniego mola do nasady mola. Dalej parapet poprowadzono równolegle do brzegu, chroniąc nasadę mola.

Aby zwiększyć bezpieczeństwo samego wejścia do portu szczególnie żaglowców, aby wyrugować częste zapiaszczenia awanportu przeprowadzono bezustannie prace przy urządzeniach portowych. W latach 1871-1873 nastąpiła przebudowa obudowy wschodniego mola od strony toru wodnego, polegająca na zmianie stromej ściany na skarpe, której podstawa znajdowała się 1 m poniżej średniego stanu wody. W latach 1886-1898 podobnie przebudowano odcinek przejściowy pomiędzy głowicą starego mola wschodniego oraz nasadą nowego wschodniego falochronu. Zmiany pomiędzy planami obrazującymi port w różnym okresie łatwo odczytać jak zapis poszczególnych etapów budowy portu.

¹² Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa- Poznań 1962, PWN. str. 95

¹³ Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa- Poznań 1962, PWN. str. 96

PLAN PORTU WYKONANY W 1887 ROKU PO PODRÓŻY SŁUŻBOWEJ
URZĘDNIKA Z BERLINA

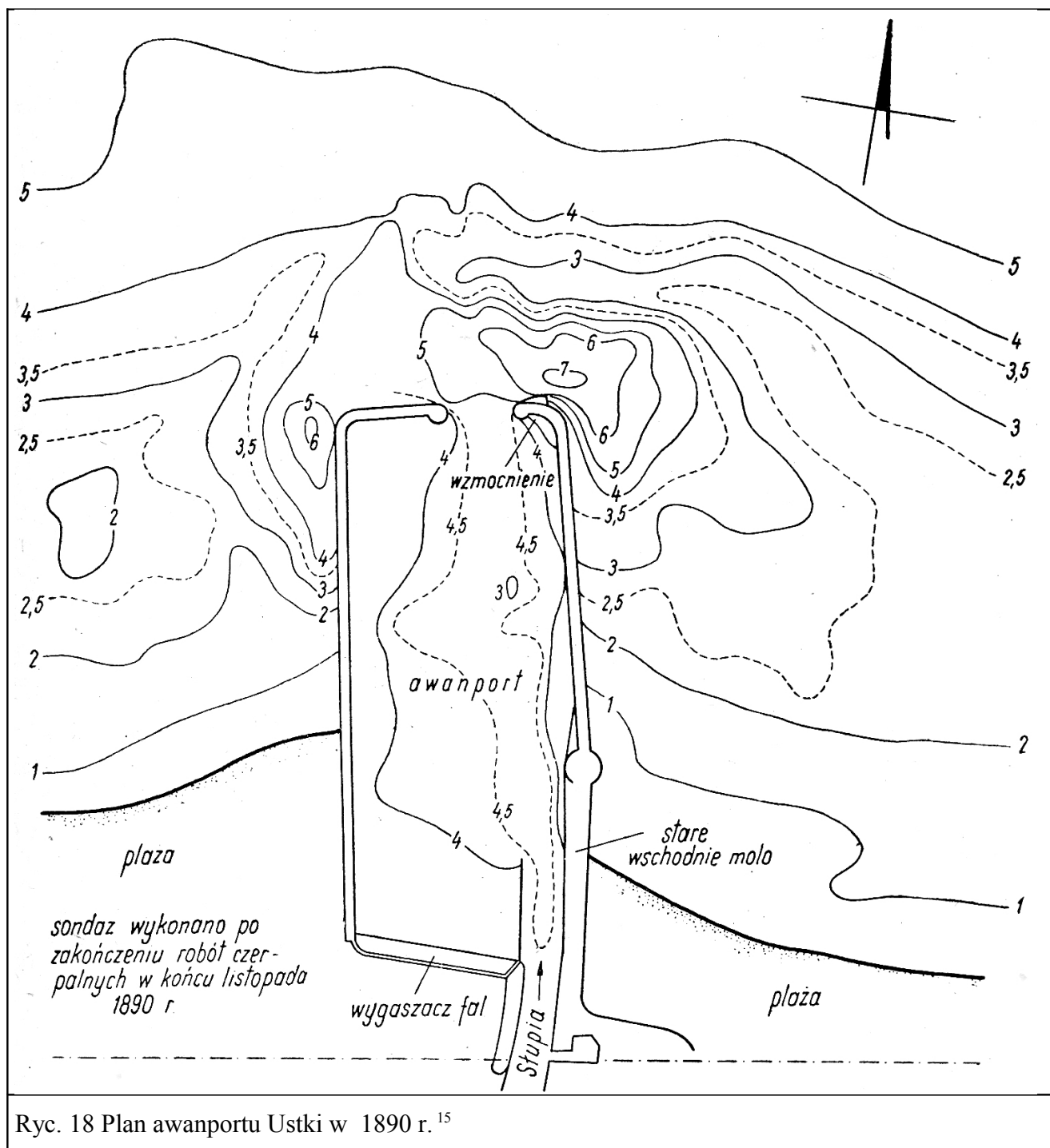


Port w Ustce pod koniec XIX wieku¹⁴

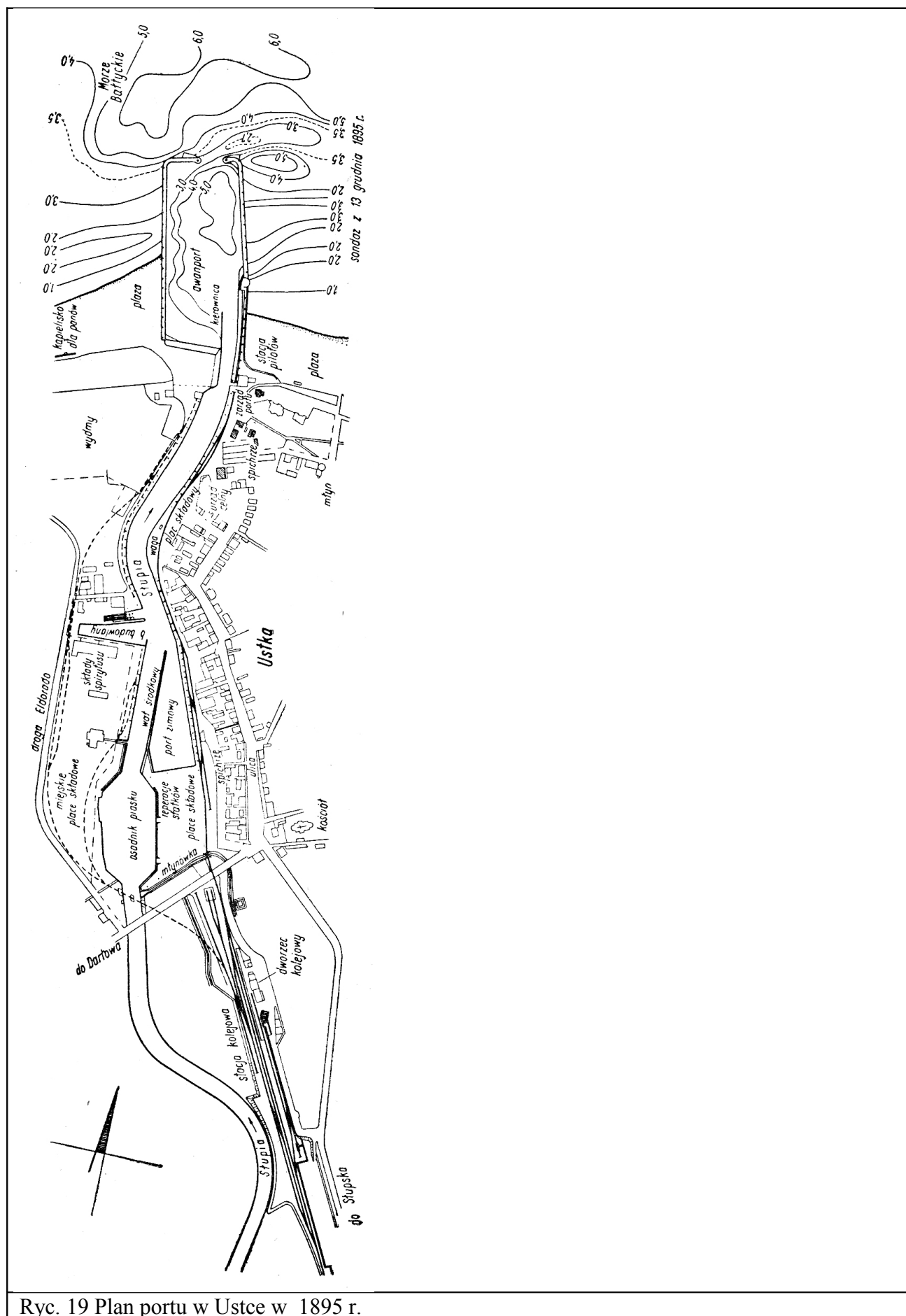
- 1 – Basen piaskowy
- 2 – Place składowe
- 3 – Basen portu zimowego
- 4 – Przystań dla statków budownictwa wodnego
- 5 – Tory kolei portowej
- 6 – Nabrzeże przeładunkowe
- 7 – Dźwig
- 8 – Awanport
- 9 – Moło zachodnie
- 10- Moło wschodnie

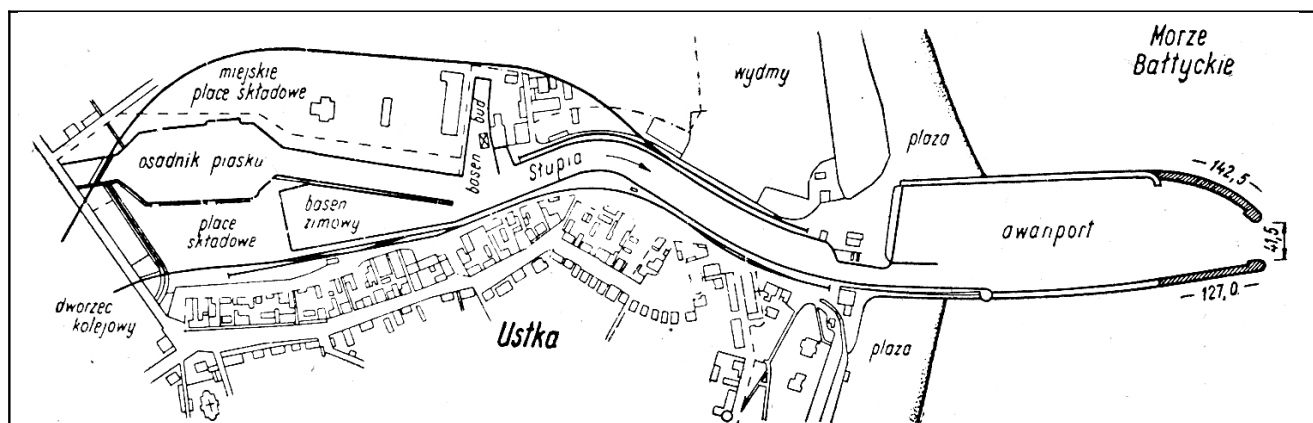
Ryc. 17 Rysunek zgodny z planem do
sprawozdania: Bericht über eine
Bauwissenschaftliche Studienreise nach der
Pommerschen Küste.
Berlin, 1887.

¹⁴ Piotrowski Klemens, *Z HISTORII PORTÓW KOŁOBRZEGU, DARŁOWA I USTKI*, ZESZYTY NAUKOWE
POLITECHNIKI SZCZECIŃSKIEJ, NR 30, 1962, str. 122.

Ryc. 18 Plan awanportu Ustki w 1890 r.¹⁵

¹⁵ Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa- Poznań 1962, PWN. str. 103



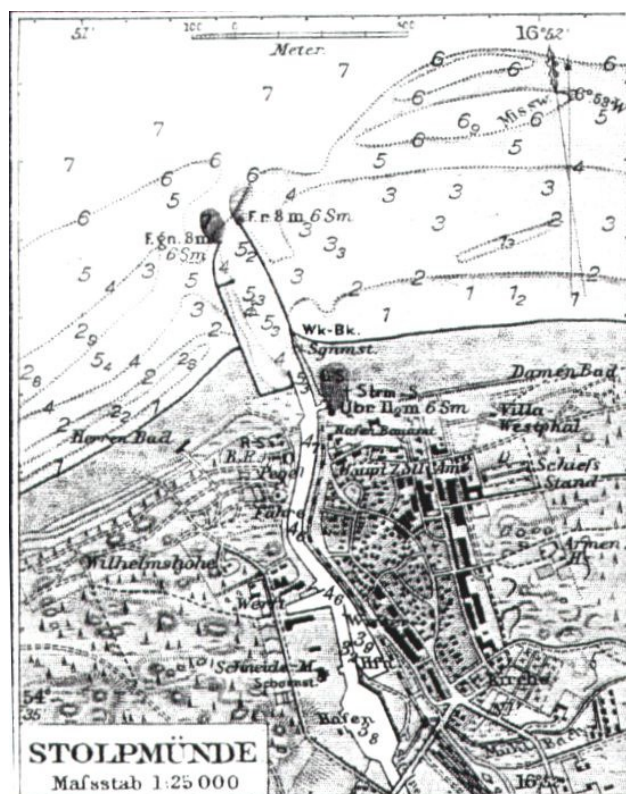
Ryc. 20 Plan portu w Ustce w 1902 r.¹⁶

Mapa morska (fragment) z 1905 roku

Mapka po prawej stronie:

Ryc. 2 Mapa morska (fragment) z 1905 roku.
(pochodzi z wydania przez REICHS- MARINE-
AMT, Berlin 1905.)

Nie jest tu zachowana skala 1 : 25 000.



Do 1945 r. port w Ustce poddany był jedynie modernizacjom a projekty rozbudowy portu zostawały raptem wdrożone tylko na postawieniu pierwszych kroków realizacji budowy kończąc cały projekt- np. trzecie molo. Wynikło to z wojny a zmiany poprowadzenia granic w sposób oczywisty zmieniały założenia i warunki pracy portu.

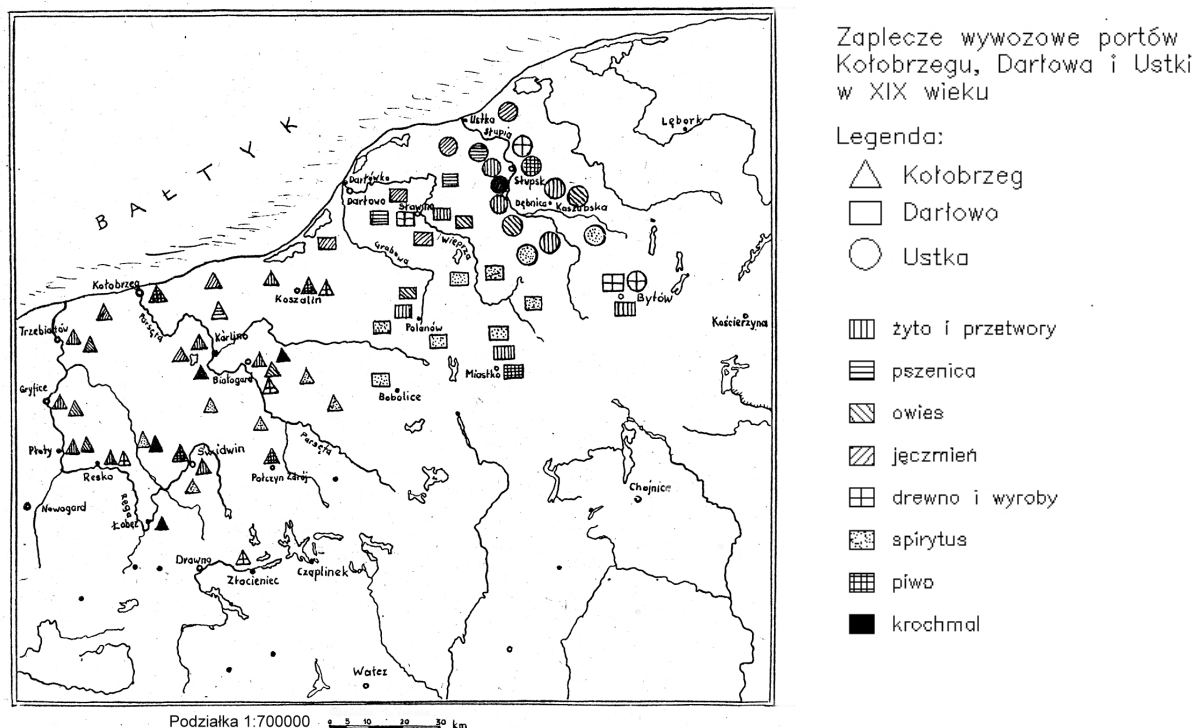
¹⁶ Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa- Poznań 1962, PWN. str. 108

Zaplecze portowe portu w Ustce i sąsiednich portów

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

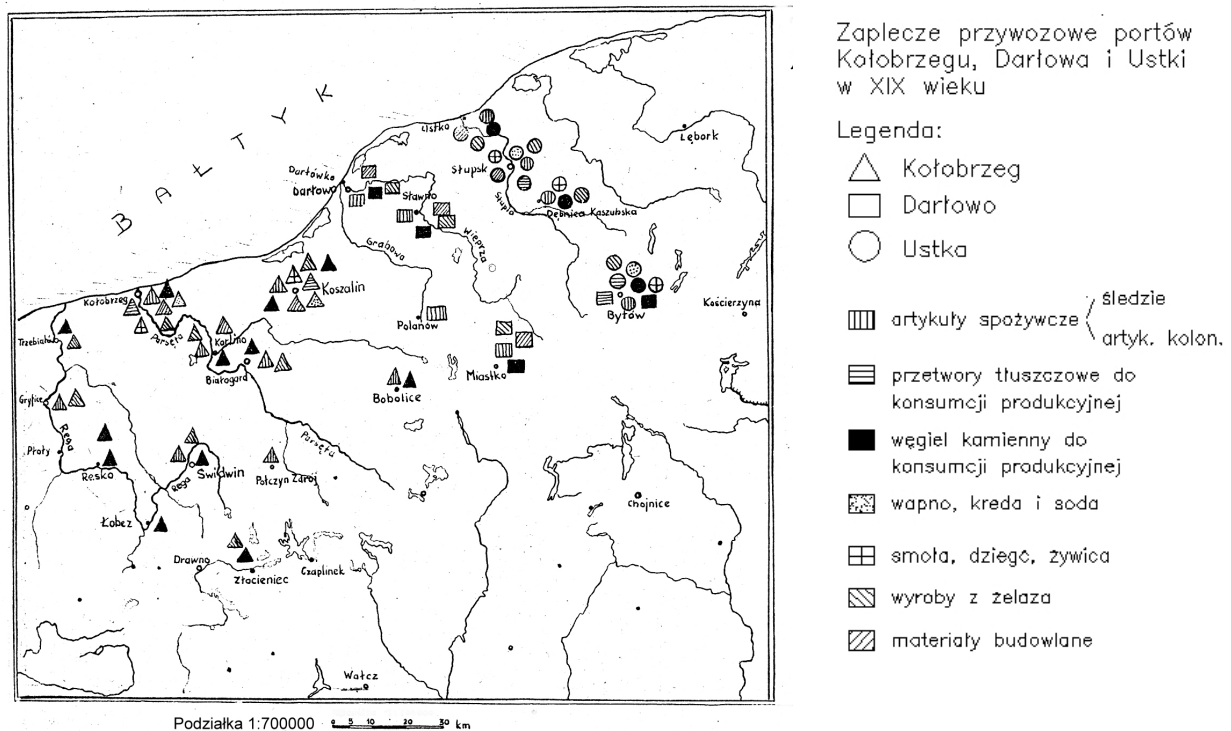
Czynniki mające wpływ na wartościową zmianę zaplecza portów¹⁷:

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



¹⁷ Piotrowski Klemens, *Z HISTORII PORTÓW KOŁOBRZEGU, DARŁOWA I USTKI*, ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI SZCZECIŃSKIEJ, NR 30, 1962, STR. 70

Ryc. 21 wg Piotrowski Klemens, *Z HISTORII PORTÓW KOŁOBRZEGU, DARŁOWA I USTKI*, ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI SZCZECIŃSKIEJ, NR 30, 1962, STR. 117



Ryc. 22 wg Piotrowski Klemens, *Z HISTORII PORTÓW KOŁOBRZEGU, DARŁOWA I USTKI*, ZESZYTY NAUKOWE POLITECHNIKI SZCZECIŃSKIEJ, NR 30, 1962, STR. 118

Zaplecze portu w Ustce- budowa lokalnych dróg i wąskotorówki

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

Połączenie dość późno do sieci kolejowej (1878) utrudniało i blokowało właściwą pracę portu. Istniało już połączenie wcześniej zrealizowane tj. Słupsk- Piła, dawało to możliwość korzystania z wygodniejszej i tańszej drogi wodnej dla dalekich morskich przesyłek. W latach 1910-1911 wybudowana została linia kolei wąskotorowej Ustka- Sławno. W tym czasie była w budowie wąskotorowa kolej powiatowa Ustka- Kępno, po uruchomieniu trasy swoje własne połączenie miała cała północna część powiatu słupskiego.¹⁸

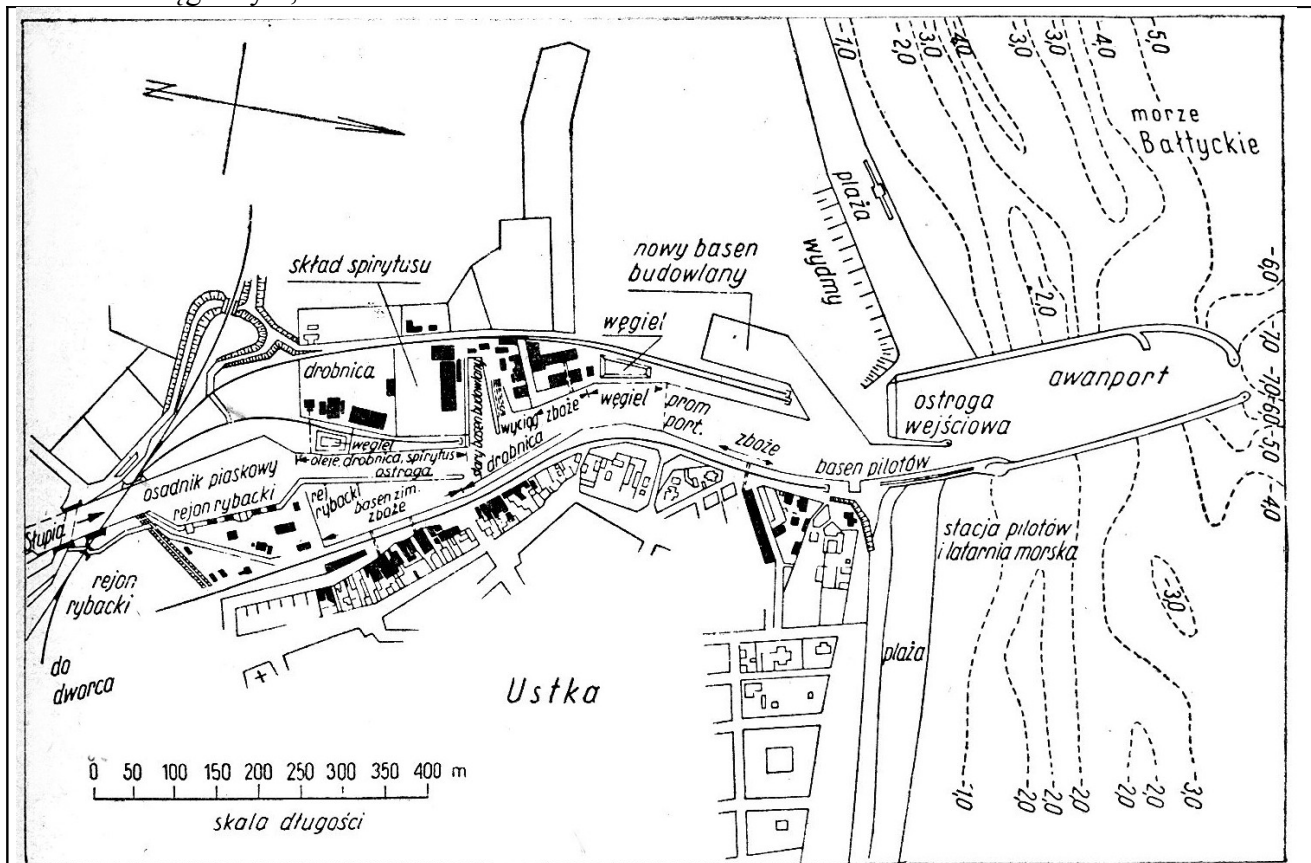
Nie ma wątpliwości, że kolej wąskotorowa stanowiła dla całego powiatu podstawę transportu, tak bliskiego jak i bardzo odległego- przez morze. Do dzisiejszego dnia nie dysponujemy jednak źródłami dotyczącymi stacjonowania tu, w powiecie Słupskim, wojska i związanego z tym zaopatrzenia wojska. Przecież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

¹⁸ Śmiechowski Zygmunt, Mertka Józef; *Z DZIEJÓW SŁUPSKA I USTKI*; POZNAŃ, SŁUPSK, 1958

Port w Ustce w latach 1915-1945

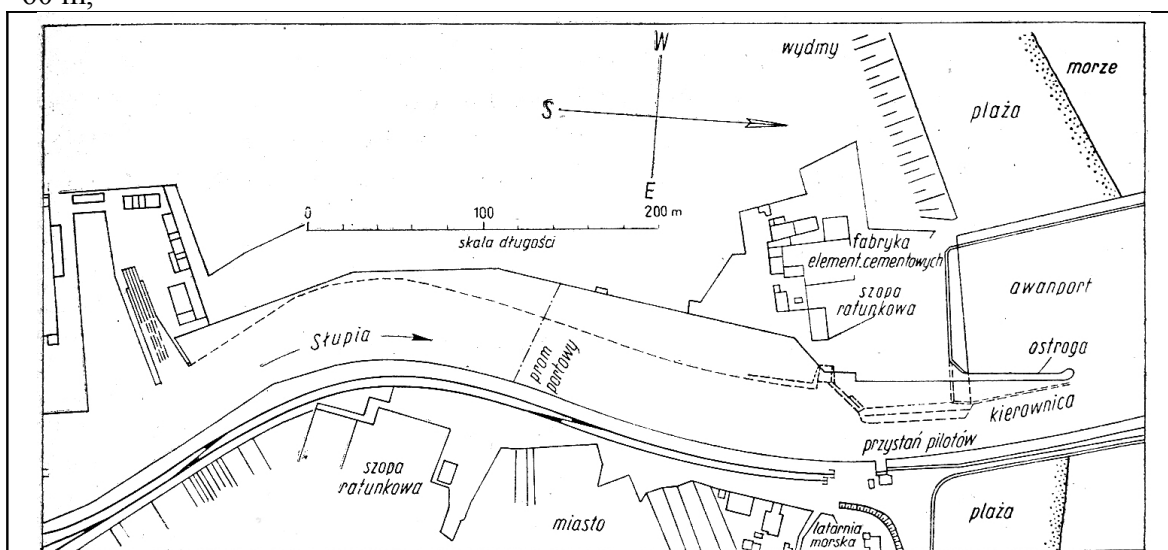
Po 1915 roku podejmowane były następujące prace modernizacyjne:

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



Ryc. 23 Plan portu w Ustce, stan 1939 r.¹⁹

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



Ryc. 24 Plan kanału portowego pokazujący poszerzenie kanału w jego wlocie do awanportu (projekt z 1934 r.).²⁰

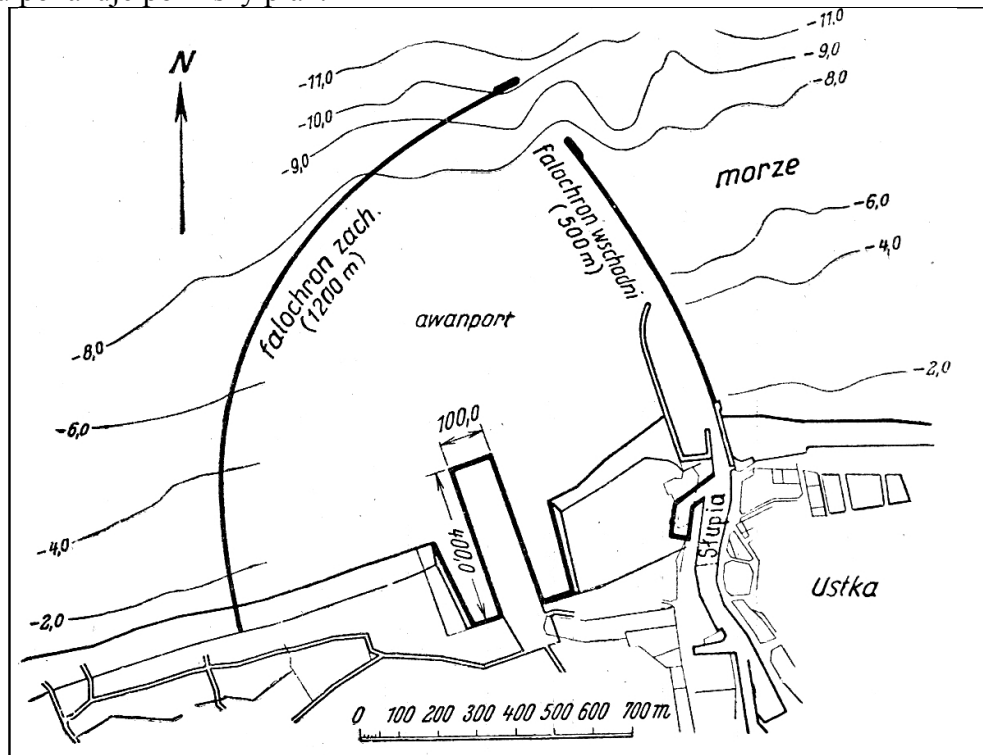
¹⁹ Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa- Poznań 1962, PWN. str. 137

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

Port w Ustce posiadał cały szereg wad. Były nimi:

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

Konieczność wprowadzenia w 1936 roku szybkiej i sprawnej komunikacji na drodze morskiej z ówczesnymi Prusami Wschodnimi. To nowe zadanie jak i chęć usunięcia istniejących wad portu w Ustce spowodowała opracowanie wariantowe dla rozbudowy awanportu Ustki. Projekt z 1937 roku pokazuje poniższy plan.²¹



²⁰ Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa- Poznań 1962, PWN. str. 125

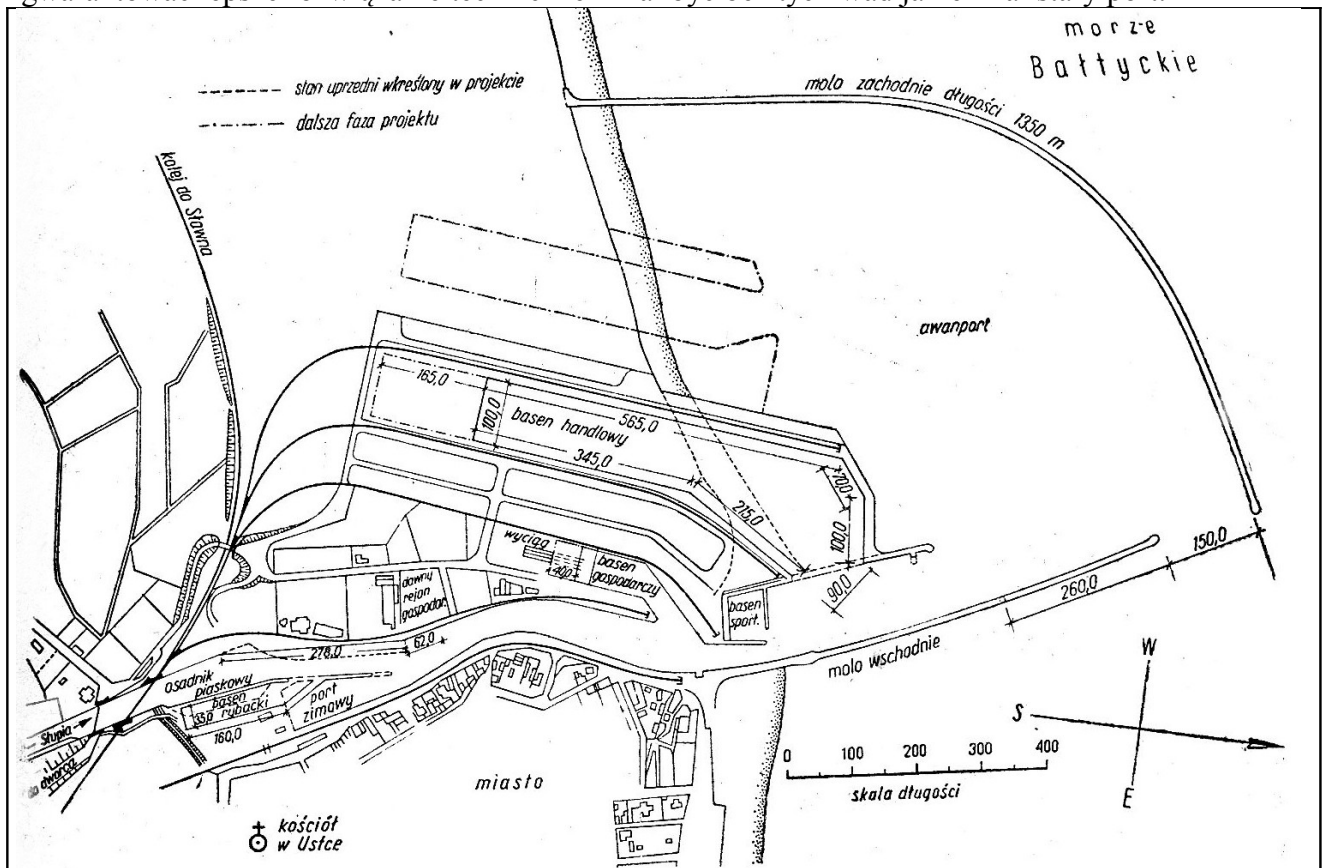
²¹ Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa- Poznań 1962, PWN. str. 127

Ryc. 25 Plan portu w Ustce wg przyjętego do realizacji projektu rozbudowy portu z 1937 r. Od dnia 1 sierpnia 1938 r. powstało biuro budowy portu.²²

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

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

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



Ryc. 26 Plan portu w Ustce wg przyjętego do realizacji projektu rozbudowy portu z 1937 r. Nie doszło do realizacji projektu.²³

Ponieważ w omawianym projekcie poważnie zmniejszono wielkość awanportu w stosunku do projektu z 1937 roku, przewidziano rozbiórkę rozpoczętego falochronu.²⁴

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

²² Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa-Poznań 1962, PWN. str. 129

²³ Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa-Poznań 1962, PWN. str. 135

²⁴ Zbigniew Szopowski, MAŁE PORTY POMORZA ZACHODNIEGO W OKRESIE DO DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ, Warszawa-Poznań 1962, PWN. str. 135

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

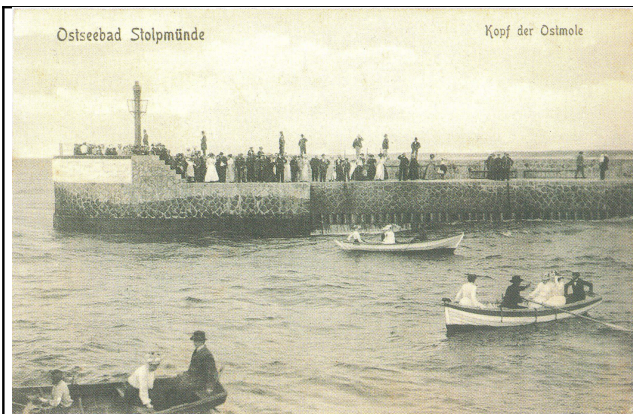
Tak więc w latach 1903-1945 zabudowa portu uległa niewielkim zmianom. Do znaczniejszych inwestycji należała budowa basenu budowlanego (basen Węglowy- nazwa powojenna od przeładunku węgla) i poszerzenie drogi wodnej z portu wewnętrznego do awanportu. Znaczej przebudowie lub modernizacji uległy nabrzeża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

Widok portu w Ustce na starych widokówkach

Port w Ustce z 1905 r.



Port w Ustce z 1910 r.



Główka moła wschodniego z początku XX w.



Port w Ustce z ok. 1930 r.