

*RADOSŁAW GAZIŃSKI**

ZARYS DZIEJÓW PORTU KOŁOBRZESKIEGO W XVI–XVIII WIEKU

Słowa kluczowe: historia Pomorza, Kołobrzeg, port, administracja portowa

Streszczenie

Port w Kołobrzegu u ujścia Parsęty rozpoczął funkcjonowanie na przełomie XIII i XIV wieku. Było to bezpośrednio związane z upowszechnieniem się w żegludze hanzeatyckiej kog, które ze względu na zanurzenie nie mogły swobodnie docierać pod lokacyjne miasto. Najprawdopodobniej w XIV wieku wybudowano po wschodniej stronie rzeki nabrzeże oraz rozpoczęto budowę krótkich (około 50-metrowych) falochronów osłaniających ujście Parsęty. Jednocześnie w porcie zbudowano karczmę celną, w której urzędował wójt osady Ujście, zobowiązany do opieki nad portem. Z biegiem lat mimo wielkich zniszczeń powodowanych przez bardzo silne, cykliczne sztormy (lata 1497, 1645, 1649, 1691, 1693, 1730, 1731) oraz spustoszeń wywołanych przez burze dziejowe, w tym zwłaszcza wojnę trzydziestoletnią i siedmioletnią, port kołobrzescki stopniowo się rozbudowywał. Falochrony o silnej konstrukcji kaszycowej wyprowadzono blisko 100 m w głąb morza. Nabrzeże przy wschodnim brzegu Parsęty wydłużono do około 250 m, przy czym początkowo było to nabrzeże kaszycowe (XV–XVII wiek), a następnie palisadowe (XVIII wiek). Z ówczesnej infrastruktury portowej należy jeszcze wymienić: karczmę celną, żuraw portowy (potwierdzony w XVI wieku), place składowe, magazyn solny, a w XVIII wieku pakownię (Packhof). Od 1666 roku w forcie wzniesionym w czasie wojny trzydziestoletniej po wschodniej stronie rzeki zaczęła działać latarnia.

* prof. dr hab. Radosław Gaziński, Instytut Historii i Stosunków Międzynarodowych, Uniwersytet Szczeciński, r.gazinski@bg.szczecin.pl.

Podstawowym problemem portu było utrzymanie głębokości akwenu portowego (około 2,5 m) oraz głębokości wejścia do portu (zróżnicowana i zależna od aktualnych warunków naturalnych). Ówczesne proste sposoby pogłębiania akwenu portowego nie przynosiły trwałych i zadowalających efektów. W tej sytuacji (od XVI wieku) większe jednostki zmuszone były do prowadzenia przeładunków pośrednich na redzie portu.

Portem początkowo zarządzał wójt portowy. Już w XIV wieku pojawili się „panowie portowi” pobierający opłaty od jednostek przybyłych do ujścia Parsęty. Od drugiej połowy XV wieku wzmiankowani są prowizorzy portowi (na początku jeden, potem dwóch, wreszcie czterech), którzy w imieniu rady rotacyjnie zarządzali portem. Z czasem (druga połowa XVI wieku) zanikli „panowie portowi”, a prowizorzy portowi zarządzali całym portem, pobierali opłaty portowe (do końca XVII wieku), nadzorowali remonty oraz pracę portu. Aktualnie urzędującemu prowizorowi podlegał wójt Ujścia, cieśla portowy wraz z pomocnikami, piloci wprowadzający statki oraz robotnicy portowi. W XVIII wieku wszelkie opłaty od przywożonych i wywożonych towarów oraz przybyłych statków pobierali urzędnicy pakowni. Tam też działała kasa portowa.

Pomorska historiografia krytyczna poświęciła stosunkowo mało miejsca historii Kołobrzegu, a zwłaszcza dziejom jego portu. Największym jej przedwojennym osiągnięciem jest bez wątpienia dzieło Hermanna Riemanna wydane w Kołobrzegu w 1873 roku, a następnie wznowione w 1924 roku¹. Jego uzupełnieniem jest, zachowująca do dziś znaczną wartość, praca Johanna Friedricha Wachse na opublikowana w Halle w 1767 roku². Do tego należy jeszcze dodać, mającą nieco mniejszą wartość, monografię Rudolfa Stoewera wydaną w Kołobrzegu w 1899 roku i wznowioną tamże w 1927 roku³. Oprócz prac pokazujących całość dziejów kołobrzесьkiego ośrodka, największym zainteresowaniem zarówno przedwojennych, jak i powojennych niemieckich badaczy, nie licząc kwestii oblężenia kołobrzесьkiej twierdzy, cieszyły się m.in.: historia tutejszych salin, losy sporów Kołobrzegu z Koszalinem oraz problematyka miejscowego Domu Żeglarsza

¹ Hermann Riemann, *Geschichte der Stadt Kolberg* (Kolberg: Carl Jancke Verlag, 1873), do tego obszerne załączniki; drugie wydanie w 1924 wydane przez C F Post'sche Buchdruckerei und Verlag.

² Johann Friedrich Wachsen, *Historisch-diplomatische Geschichte der Altstadt Colberg darin die Nachrichten von Burg von Hochwürdigen Dom – Capitel und Koniglichen Jungfrauen – Closter ertheilt und durch viele eingestreute Oryginal – Urkunden in ein Licht gesetzt werden* (Halle: Johann Justinus Gebauer, 1767).

³ Rudolf Stoewer, *Geschichte der Stadt Kolberg* (Kolberg: C.F. Post'sche Buchdruckerei und Verlag, 1927).

grupującego kupców i szyprów⁴. Dla ścisłości, ale także celem uzupełnienia literatury niemieckiej, warto jeszcze wspomnieć o dwóch pozycjach dość luźno związanych z tytułowym tematem, lecz wspominających o kołobrzeskim porcie oraz o budownictwie okrętowym w Kołobrzegu. Pierwsza z nich to praca Benoita i Roloffa⁵ opisująca szczegółowo dzieje rozbudowy kołobrzeskiego portu w XIX wieku, druga to dzieło Ernsta Baascha wspominające również o budownictwie okrętowym u ujścia Parsęty⁶.

Polska powojenna literatura historyczna dotycząca Kołobrzegu⁷ jest również dość skromna i w dużej mierze związana z Henrykiem Lesińskim. To pod jego kierunkiem powstało w 1965 roku pierwsze polskie całościowe ujęcie dziejów miasta⁸, poprzedzone w 1960 roku syntetycznym artykułem prezentującym główne linie rozwoju ośrodka u ujścia Parsęty⁹. Ponadto H. Lesiński zajmował się szczegółowo zarówno kołobrzeską solą, jak i handlem morskim miasta¹⁰. Jego autorstwa jest wreszcie całościowe ujęcie dziejów handlu morskiego Kołobrzegu w XVII i XVIII wieku¹¹ oraz cztery duże rozdziały o miastach pomorskich,

⁴ Spośród prac dotyczących kołobrzeskich salin należy wymienić: Hermann Cramer, *Zur Geschichte der Saline zu Kolberg und ein Gutachten A von Humbolt gegen Ende des 18 Jahrhunderts* (Halle, 1892) oraz Dietrich Kausche, „Das Kolberger Salz und sein Absatz im Mittelalter als Forschungsproblem”, *Baltische Studien* 64 (1978). Znacznie mniejszą wartość naukową mają, chociaż warte są odnotowania, artykuły: Eberhard Mews, „Kolberger Seestreitigkeiten mit Köslin”, *Heimatkalender des Kreises Kolberg* (1925), Karl Poppe, „Das Kolbereger Seglerhaus”, *Kolbereger-Körliner Heimat – Kalender für das Jahr* (1927).

⁵ Benoit, Roloff, „Baugeschichte des Hafens Kolberg”, *Zeitschrift für Bauwesen* XLIX (1899): 4–6, 249–270. W pracy poruszono problem rozbudowy portu po 1837 roku, prac pogłębiarskich na akwenu portowym i drodze wodnej do niego prowadzącej w XIX wieku, kosztów obu przedsięwzięć, stacji ratownictwa morskiego oraz przeanalizowano ruch statków w porcie. W istocie chronologia omawianej pracy obejmuje okres od lat trzydziestych po koniec lat dziewięćdziesiątych XIX wieku. Tylko nieliczne wzmianki dotyczą wcześniejszego stulecia.

⁶ Ernst Baasch, *Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik* (Hamburg: L. Gräfe & Sillem, 1899).

⁷ Pomijam w tym przypadku bardzo bogatą, bo sięgającą około 200 pozycji literaturę archeologiczną dotyczącą zarówno Kołobrzegu przedlokacyjnego (wieloletnie wykopaliska prof. Lecha Leciejewicza i zespołu), jak i będącą wynikiem badań archeologicznych średniowiecznego miasta lokacyjnego (wieloletnie badania prof. Mariana Rębkowskiego i zespołu).

⁸ *Dzieje Kołobrzegu (X–XX wiek)*, red. Henryk Lesiński (Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 1965).

⁹ Henryk Lesiński, „Główne linie rozwoju gospodarczo-społecznego Kołobrzegu w XIII–XVIII wieku”, *Szczecin* 1–2 (1960).

¹⁰ Henryk Lesiński, „Rozwój handlu morskiego Kołobrzegu z krajami Skandynawii w XVII i XVIII wieku”, w: *Ars Historica. Prace z dziejów powszechnych i Polski. Prace dedykowane prof. Gerardowi Labudzie w 60. rocznicę urodzin* (Poznań: Uniwersytet Adama Mickiewicza w Poznaniu, 1976) oraz tegoż „Sól kołobrzaska w XVII i XVIII wieku”, *Zapiski Historyczne* 44 (1979).

¹¹ Henryk Lesiński, *Handel morski Kołobrzegu w XVII i XVIII wieku* (Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Szczecinie, 1982).

w tym i o ośrodku kołobrzeskim w drugiej połowie XVII i XVIII stulecia, zawarte w *Historii Pomorza*¹². Poza pracami H. Lesińskiego spod pióra polskich badaczy wyszły jeszcze dwa popularnonaukowe ujęcia losów miasta¹³ oraz jedno opracowanie zbiorowe¹⁴. W każdej z wymienionych prac znajdują się mniejsze bądź większe wzmianki o kołobrzeskim porcie, lecz jedynie H. Lesiński w swojej monografii o kołobrzeskim handlu morskim poświęcił więcej miejsca administracji portowej, a także funkcjonowaniu i wyposażeniu samego portu¹⁵. Literaturę o porcie u ujścia Parsęty uzupełnia ponadto książka Zbigniewa Szopowskiego, w której omówiono syntetycznie wszystkie małe porty Pomorza, w tym port kołobrzeski, chociaż w tym przypadku większy nacisk został położony na XIX wiek i pierwszą połowę XX wieku¹⁶. Konstatując powyższe rozważania, należy stwierdzić, że nie dysponujemy dzisiaj całościowym, nowoczesnym ujęciem dziejów Kołobrzegu, a tym bardziej historią jego portu.

Port kołobrzeski u ujścia Parsęty ukształtował się najprawdopodobniej na przełomie XIII i XIV wieku. Głównym powodem jego przeniesienia spod lokacyjnego miasta do ujścia rzeki było wzrastające zanurzenie (około 2–3 m) używanych powszechnie w żegludze hanzeatyckiej kog¹⁷. Pierwsze wzmianki o umacnianiu ujściowego fragmentu Parsęty nabrzeżami kaszycowymi pochodzą z XIV wieku, a ówczesne prace o charakterze hydrotechnicznym koncentrowały się najpewniej na wschodnim brzegu rzeki. Nie można wykluczyć, że już w XIV wieku zaczęto obudowywać ujście rzeki falochronami ułatwiającymi statkom wchodzenie do portu i osłaniającymi port przed falowaniem¹⁸. Portowe prace hydrotechniczne wymagały jednak wielkich nakładów finansowych. Środki na ten cel czerpano przede wszystkim z cła palowego pobieranego od wszystkich

¹² *Historia Pomorza, t. 2 do 1815, cz. 3, Pomorze Zachodnie w latach 1648–1815*, red. Gerard Labuda (Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 2003).

¹³ Pierwszym z nich jest praca: Tadeusz Gasztołd, Hieronim Kroczyński, Hieronim Rybicki, *Kołobrzeg: zarys dziejów* (Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 1979), drugim zaś jubileuszowa książka wydana z okazji 1000-lecia miasta: Hieronim Kroczyński, *Dzieje Kołobrzegu* (Kołobrzeg: Kołobrzeskie Towarzystwo Społeczno-Kulturalne, 2000).

¹⁴ *Kołobrzeg i okolice poprzez wieki. Studia i szkice*, red. Radosław Ptaszyński (Szczecin: Kadruk, 2010).

¹⁵ Lesiński, *Handel morski Kołobrzegu*, 113–124.

¹⁶ Zbigniew Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej* (Warszawa–Poznań: Państwowe Wydawnictwo Naukowe, 1962).

¹⁷ Paul Heinsius, *Das Schiff der hansischen Frühzeit* (Weimar: Böhlau, 1986), 82–103; Detlev Ellmers, *Koge, Kahn und Kunststoffboot. 10 000 Jahre Boote in Deutschland* (Bremenhaven: Dt. Schittahrtsmuseum, 1976), 25–27; Herbert Ewe, *Schiffe aus Siegelin* (Rostock: VEB Hinstorff Verlag, 1972), 9–17, 122–131.

¹⁸ Lesiński, *Handel morski Kołobrzegu*, 113–114.

statków przyplływających do ujścia Parsęty. Od 1444 roku żaden testament spisany w mieście nie był ważny, jeżeli nie zawierał odpisu (legatu) przeznaczonego na utrzymanie urzędzeń portowych¹⁹. Pieniądze były tym bardziej potrzebne, że urządzenia portowe często były niszczone przez silne sztormy. Jeden z nich 14 września 1497 roku rozmył wydmy po wschodniej stronie Parsęty i zalał całe Ujście oraz okoliczne pola i łąki, topiąc licznie stojące na nich bydło. Woda dotarła do samego miasta, zalewając jego część i burząc sporo domostw. W samym porcie zniszczeniu uległo nabrzeże, żywioł zdewastował karczmę (stały w niej trzy łokcie wody) oraz potopił stojące na Parsęcie statki²⁰.

Można przypuszczać, że odbudowany na przełomie XV i XVI wieku port posiadał falochrony zbudowane ze skrzyń wypełnionych kamieniami oraz wzmocnione palami, wychodzące mniej więcej 50 m w głąb morza. Wschodni brzeg rzeki został wówczas umocniony około 100-metrowym nabrzeżem kaszycowym. Przy nabrzeżu znajdowała się karczma celna, w której pobierano cło palowe oraz cła od przywożonych i wywożonych towarów. Wokół karczmy celnej znajdowały się zabudowania wsi Ujście, której część mieszkańców pracowała w porcie. Być może na początku XVI wieku przy nabrzeżu wzniesiono pierwszy drewniany żuraw ułatwiający przeładunek najcięższych towarów. Przy wspomnianym nabrzeżu znajdowały się place składowe pozwalające na czasowe przechowywanie niepsujących się towarów (drewno, klepki drewniane, beczki, kamienie młyńskie itp.). Port z miastem łączyła wybrukowana już pod koniec średniowiecza droga, biegnąca dodatkowo groblą, co miało ułatwiać transport towarów między miastem a portem. Podstawową troską władz miejskich, poza konserwacją urzędzeń portowych, było utrzymanie odpowiedniej głębokości akwenu portowego oraz prowadzącej do niego drogi wodnej. W zasadzie trzy czynniki powodowały spłylenia akwenu portowego i drogi wodnej²¹. Po pierwsze, rzeka nanosiła różnego rodzaju namuły i piaski, spływając swój ujściowy fragment. Po drugie, wzdłuż brzegów południowego Bałtyku płynął i nadal płynie z zachodu na wschód prąd nadbrzeżny, przesuwający lachy piasku spływające wejścia do wszystkich pomorskich portów. W tym przypadku Kołobrzeg nie był żadnym wyjątkiem. Wreszcie, po trzecie, głębokości redy, wejścia do portu oraz samego portu zmieniały gwałtowne i silne sztormy, nawiedzające co jakiś czas także okolice Kołobrzegu.

¹⁹ Riemann, *Geschichte der Stadt Kolberg*, 73–74.

²⁰ Szopowski, *Male porty Pomorza Zachodniego*, 282.

²¹ Por. omówienie warunków naturalnych u ujścia Parsęty: Szopowski, *Male porty Pomorza Zachodniego*, 275–279.

Stałą głębokość (2,5–3,5 m) akwenu portowego starano się utrzymywać wprowadzając ostre zakazy zrzucania do wód portowych balastu okrętowego²² oraz próbując prostymi metodami pogłębiać sam akwen. Władze miasta były jednak bezradne wobec zmian głębokości drogi wodnej. Najczęściej to nurt Parsęty sam wymywał w zatykającej ujście rzeki łasze piasku rynnę, którą potem oznakowywano bojami (służyły temu celowi puste beczki) wskazującymi wejście do portu²³. Wzrost zanurzenia statków w epoce nowożytnej i trudności z utrzymaniem odpowiedniej głębokości kołobrzeskiego akwenu portowego spowodowały wprowadzenie przeładunków pośrednich. Większe statki kotwiczyły zatem na redzie portu, wyladowując przywiezione towary do portowych lichtug podpływających pod ich burty. W ten sam pośredni sposób prowadzono także załadunek dużych jednostek. Natomiast statki o zanurzeniu do 3 m i pojemności do około 80 łasztów wpływały bezpośrednio do portu, cumując przy nabrzeżu.

Wojna trzydziestoletnia i wielkie obciążenie Kołobrzegu kontrybucjami, na początku na rzecz wojsk cesarskich, a potem szwedzkich, doprowadziły do tego, że władze miejskie nie miały środków na utrzymanie urządzeń portowych. Krytyczną sytuację portu pogorszyły zniszczenia, jakie przyniosły z sobą bardzo silne sztormy z lat 1645 i 1649²⁴. Pierwsze dorywcze prace mające uratować infrastrukturę portową wykonano już w 1650 roku, jednak działania na większą skalę miały miejsce dopiero na początku lat sześćdziesiątych XVII wieku. Zbudowano wówczas nowe nabrzeże kaszycowe, pogłębiono akwen portowy oraz odbudowano zniszczone w dużym stopniu falochrony chroniące wejście do portu. Spadkiem po wojnie trzydziestoletniej był niewielki fort usytuowany po wschodniej stronie rzeki, mający osłaniać wejście do portu. Teraz wykorzystano go na potrzeby żeglugi, wznosząc tu w 1666 roku wieżę pełniącą funkcję latarni.

Odbudowany i w miarę dobrze utrzymywany port padł 1 grudnia 1690 roku ofiarą wielkiego wschodniego sztormu²⁵. Po wschodniej stronie rzeki fale

²² Zrzucanie balastu i nieczystości do wód portowych było w tym czasie zmorą wszystkich portów, por. Stanisław Matysik, *Prawo morskie Gdańska: studium historycznoprawne* (Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze 1958), 136–144.

²³ Najczęściej drogę wodną oznaczano wczesną wiosną przed rozpoczęciem sezonu żeglugowego.

²⁴ Riemann, *Geschichte der Stadt Kolberg*, 413–414.

²⁵ We wspomnianych opisach mamy do czynienia z rzadkimi, chociaż niezwykle mocnymi sztormami wschodnimi. Taki sztorm zniszczył na przykład 15 stycznia 1666 roku port w Darłównku. Radosław Gaziński, „Z dziejów portu darłowskiego w latach 1630–1668”, *Materiały Zachodniopomorskie* 41 (1995): 392–394; Aleksander Majewski, Zbigniew Dziadziuszko, Alicja Wiśniewska, *Morfologia powodzi sztormowych 1951–1973* (Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1975), 9–28.

sztormowe rozmyły częściowo wydmy, wyrwały drzewa z korzeniami i wtargnęły około ¼ mili w głąb lądu. Woda zerwała większość nabrzeża portowego, zabierając przy okazji zgromadzone w porcie drewno. Zalane zostały zabudowania w Ujściu, a przybór zniósł most na Parsęcie. Ucierpiały również stojące w porcie statki, a mniejsze z nich żywiół wyrzucił na zachodni brzeg Parsęty. Naporu fal nie wytrzymały wreszcie falochrony osłaniające wejście do portu, które zostały całkowicie zrujnowane²⁶. W tej sytuacji władze miejskie zwróciły się do elektora Fryderyka III o pomoc w odbudowie portu²⁷. Wstępne obliczenia wskazywały, że pochłonie ona około 700 pni drzew. Ostatecznie w 1691 roku władze elektorskie wydały zgodę na wyrąb drewna w swoich lasach oraz zezwoliły, aby przez 3 lata (1691–1693) opłatę zbożową, którą obciążano wywożone z Kołobrzegu ziarno, przeznaczyć na odbudowę portu. W 1693 roku władze zgodziły się na dwuletnie (1694–1695) przedłużenie wspomnianego zezwolenia. W 1691 roku po głębszej analizie uznano, że do pełnej odbudowy portu u ujścia Parsęty potrzebnych będzie 846 pni dębowych wartych 1883 talary. Prace planowano powierzyć mistrzowi ciesielskiemu Hansowi Thomasowi Sollentien, który wraz z 12 czeladnikami podjął się remontu. Roczne koszty wynagrodzenia zespołu mistrza Sollentiena sięgały kwoty 649 talarów, 14 groszy i 6 fenigów. Do tego zebranie i transport niezbędnych do umocnień kamieni miało pochłonąć dodatkowo 300 talarów²⁸. W takim razie koszt prac remontowych w porcie wraz z niezbędnymi materiałami budowlanymi doszedł w 1691 roku do kwoty 2833 talarów. Mimo dyskusji dotyczącej ostatecznej strategii prowadzenia robót remontowych (rozważano tańsze warianty remontu), rozpoczęto gromadzenie drewna i kamieni, wreszcie usunięto zniszczone konstrukcje oraz wykonano najniezbędniejsze naprawy. W 1692 roku na potrzeby portu nabyto drewna za 1777 talarów i 10 groszy oraz kamieni za 64 talary i 4 grosze. Osobne kwoty pochłonęła robocizna, w tym: koszty transportu drewna i kamieni wyniosły 151 talarów, 23 grosze i 6 fenigów, prace robotników wyceniono na 208 talarów, 10 groszy i 12 fenigów, a cieśli na 601 talarów, 15 groszy i 6 fenigów. Jeżeli do tego

²⁶ Przytaczany niżej poszyt nr 1454 jest tylko częściowo sfoliowany. Foliacja obejmuje jedynie pierwsze 17 kart wspomnianej jednostki. Stąd też w niektórych zapisach nie podaję numerów kart. O zniszczeniach sztormowych: APS, AmK, 1454, k. 8–11a. Trzeba w tym miejscu podkreślić, że w opinii ówczesnych mieszkańców Kołobrzegu takiego sztormu w tych okolicach nie widziano od 50–60 lat.

²⁷ Wskazywano przy tym w licznych suplikach, że miasto w ostatnich latach wydatkowało na port ponad 1000 talarów: APS, AmK, 1454, pnobl.

²⁸ APS, AmK, 1454, pnobl.

doda się zwyczajowe koszty utrzymania portu, w tym wynagrodzenie dla wójta, pilotów i podatki, jakimi obłożone było Ujście, otrzyma się kwotę 3269 talarów, 23 groszy i 18 fenigów, z czego koszty remontu pochłonęły kwotę ponad 2800 talarów. Za te środki w 1692 roku wykonano m.in. 248 stóp (około 82 m) nabrzeża w porcie, 134 stopy (około 45 m) wału kamienno-ziemnego z palisadą zabezpieczającą dodatkowo od strony morza fort (Blockhaus), wreszcie zbudowano dwie konstrukcje kaszycowe służące wzmocnieniu obu falochronów. Dla falochronu zachodniego przygotowano konstrukcję o długości 48 stóp (około 16 m), szerokości 42 stóp (około 14 m) i wysokości 12 stóp (około 4 m), zaś dla wschodniego o długości 53 stóp (około 18 m), szerokości 42 stóp (około 14 m) i wysokości 15 stóp (około 5 m)²⁹.

Prace wykonane z takim wysiłkiem w latach 1691–1692 zostały zniweczone przez kolejny wielki sztorm, który nawiedził okolice Kołobrzegu w 1693 roku. Fale ponownie przelały się przez wydmy po wschodniej stronie Parsęty. Uszkodzona została wykonana w 1692 roku palisada osłaniająca fort (Blockhaus) od strony morza. Za wydrami powstało wówczas niewielkie jeziorko. Po raz kolejny poważnie uszkodzone zostały falochrony, a do rzeki spłynęła część nabrzeża. Żywiol zabrał także większość drewna zgromadzonego na dalszą odbudowę portu³⁰. W tej trudnej sytuacji miasto zdecydowało się po raz kolejny odbudować port. Trzeba tu podkreślić, że wydatki remontowe w porcie w latach 1691–1695 wyniosły łącznie ponad 13 tys. talarów³¹, natomiast dochody z opłaty zbożowej w latach 1691–1695 doszły zaledwie do kwoty ponad 960 talarów³². Stąd też wsparcie finansowe administracji prowincjonalnej było zbyt słabe, a przydziały drewna zbyt małe, aby uchronić miasto przed zadłużeniem z tytułu odbudowy portu.

Na przełomie XVII i XVIII wieku ostatecznie udało się doprowadzić port do stanu pełnej używalności. Jednak wprowadzenie w życie w 1717 roku zarządzenia

²⁹ APS, AmK, 1454, pnbł.

³⁰ Lesiński, *Dzieje Kołobrzegu*, 116–117.

³¹ Według szczegółowego wykazu sporządzonego przez magistrat na remont portu w latach 1691–1695 wydatkowano następujące kwoty: 1691 rok – 2644 talary, 18 groszy i 9 fenigów, 1692 rok – 3269 talarów, 23 grosze i 18 fenigów, 1693 rok – 2900 talarów i 11 groszy, 1694 rok – 2097 talarów, 3 grosze i 6 fenigów, 1695 rok – 2100 talarów. Razem daje to: 13 011 talarów, 22 grosze i 9 fenigów: APS, AmK, 1454, pnbł.

³² Dochody z opłaty zbożowej kształtowały się następująco: 1691 rok – 490 talarów, 20 groszy i 15 fenigów, 1692 rok – 219 talarów, 16 groszy i 21 fenigów, 1693 rok – 51 talarów, 10 groszy i 21 fenigów, 1694 rok – 74 talary, 8 groszy i 15 fenigów, 1695 rok – 133 talary i 12 groszy, co daje łącznie 968 talarów i 9 groszy: APS, AmK, 1454, pnbł.

ratuszowego zmieniło gruntownie ramy, w jakich funkcjonował port³³. Do tej pory, mimo że władze prowincjonalne kontrolowały administrację miejską, port pozostawał w zasadzie pełną własnością miasta. Teraz ograniczono liczebność rady miejskiej, tworząc z niej w istocie urząd kolegialny funkcjonujący na wzór pruskich urzędów tej doby, całkowicie podporządkowany władzom prowincjonalnym. Symbolem nowych czasów był fakt, że burmistrz zarządzający stawał się również miejscowym landratem. W tej sytuacji w zasadzie port przeszedł pod całkowitą kontrolę państwa. To wówczas obok dotychczasowych urządzeń portowych: falochronów, nabrzeża, żurawia portowego, karczmy celnej, placów składowych, fortu z latarnią, pojawiła się na wschodnim brzegu Parsęty pakownia (Packhof), przez którą przechodziły wszystkie przywożone i wywożone towary, od których pobierano opłaty celne.

W latach 1730 i 1731 w miarę dobrze funkcjonujący³⁴ port został po raz kolejny częściowo zniszczony przez silne sztormy. Ofiarą fal padły jak zwykle falochrony, których główki zostały rozbite przez żywioł. Ponadto silne falowanie przerwało oba falochrony u nasad, rozmywając także umocnienie nabrzeżne ciągnące się na wschód i zachód od nich³⁵. Uszkodzone zostały wały fortu strzegącego portu, wiele domów w Ujściu podmyła woda, a mniejsze łodzie żywioł wyrzucił na brzeg. Wobec zaistniałej sytuacji konieczna była kolejna odbudowa portu. W 1732 roku władze królewskie przekazały 5000 talarów na pilne naprawy w porcie. Dodatkowo udzieliły gwarancji na nieodpłatne pozyskiwanie drewna z lasów państwowych³⁶. Zgromadzono wówczas 700 pni dębowych i świerkowych oraz naprawiono kosztem 5300 talarów do 1740 roku wszystkie posztormowe uszkodzenia. W połowie XVIII wieku port kołobrzieski w Ujściu był wyposażony w około 250 m nabrzeży ciągnących się po wschodniej stronie rzeki. Dotychczasowe konstrukcje kaszycowe zostały zastąpione drewnianymi ściankami szczelnymi składającymi się z gęsto wbitych pali, między którymi zakładano szalunki z grubych dech. Przy budowie nabrzeża co kilka pali zakładano odciaży, tzw. kleszcze, trzymające całą konstrukcję. Od strony lądu nabrzeża zostało wyrównane i utwardzone. Na nabrzeżu wybudowano drewniany

³³ Regulamin Ratuszowy (Rathausliche Reglement) z 1717 roku: APS, AmK, 3434, pnb1, porównaj także Riemann, *Geschichte der Stadt Kolberg*, 443–447.

³⁴ Z początku XVIII wieku zachowały się wzmianki o nadmiernym zapiaszczeniu wejścia do portu. Mógł on być odwiedzany co najwyżej przez 40 łasztowe jednostki (zanurzenie około 2 m): Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego*, 286.

³⁵ Miały one zabezpieczać brzeg przed rozmyciem.

³⁶ APS, AmK, 1458, k. 6.

żuraw służący do wyładunku najcięższych towarów. W północnej części portu, za fortem, znajdowały się zbudowania wójtostwa, a za nimi chałupy osady Ujście, w południowej zaś otoczona palisadą pakownia, w której przechowywano i clono towary. Sama pakownia składała się z wielu szop magazynowych oraz budynku celnego. Za pakownią znajdował się niewielki basen, w którym bazowały łodzie komunikacyjne i rybackie. Przy nabrzeżu w północnej części portu (przy wójtostwie) cumowały na stałe dwa promy portowe ułatwiające przeładunki pośrednie. Jeżeli była taka konieczność, odbierały lub dowoziły towary na statki stojące na kołobrzeszkiej redzie. Wejście do portu osłaniały dwa falochrony wychodzące blisko 100 m w głąb morza, połączone u nasad z umocnieniami brzegowymi w postaci kaszyc i palisad chroniących brzeg morski na wschód i zachód od ujścia Parsęty³⁷.

Lata wojny siedmioletniej (1756–1763) i trzy oblężenia Kołobrzegu (1758, 1760 i 1761) doprowadziły do dużych zaniedbań w porcie, który przestał być monitorowany, a coraz liczniejsze usterki nie były usuwane na bieżąco. Zaniedbania, a przede wszystkim ogień artyleryjski oblegających, doprowadziły do kolejnych zniszczeń w porcie (m.in. spłonęła osada Ujście). W najgorszym stanie były oba falochrony. We wrześniu i październiku 1778 roku prowizor portowy Dawid Friedrich Bohm³⁸ postulował niezbędne wzmocnienie kaszycami zachodniego falochronu mocno zaniedbanego i nadwątlonego sztormami³⁹. Wydano wówczas polecenie miejskiemu leśniczemu Gotschalkowi, aby ze swymi ludźmi pozyskał odpowiednią ilość drewna. Miano także gromadzić kamienie służące do wypełnienia kaszyc. Według planu Bohma podstawowa konstrukcja miała mieć 160 stóp długości (około 53 m), 10 stóp szerokości (około 3,4 m) i 6 stóp wysokości (około 2 m). Do tego celu trzeba było zgromadzić 85 bali o długości 30–40 stóp (około 10–13,5 m), z których należało zrobić główną konstrukcję kaszyc oraz 120 bali o długości 18 stóp (około 6 m) służących do zbudowania ścian kaszyc. Wspomniane konstrukcje należało odpowiednio wypełnić zbranymi na polach kamieniami. Samo nawiezienie kamieni miało kosztować 60 talarów, zaś ścięcie i przywiezienie drzew kolejne 40 talarów. Główna konstrukcja ochraniająca falochron miała być przy główce od strony zewnętrznej osłaniana

³⁷ Lesiński, *Handel morski Kołobrzegu*, 118–119, por. także opis portu według planu z 1731 roku: Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego*, 290–291, 296, rys. 6.5.

³⁸ APS, AmK, 182, 73–75.

³⁹ Konstrukcje kaszycowe kładziono na zatopionych wcześniej materacach faszynowych, co miało hamować ich zagłębianie się w piaszczyste dno morskie.

przez kolejną konstrukcję kaszycową o długości 30 stóp (około 10 m), szerokości 15 stóp (około 5 m) i wysokości 7 stóp (około 2,4 m). Do wykonania drugiej konstrukcji potrzebne było 25 bali o długości 30 stóp (około 10 m), 50 bali o długości 8 stóp (około 2,8 m) oraz liczące łącznie 300 stóp (około 100 m) trzy całowe dechy dębowe. Do tego należało jeszcze dodać 10 bali zamykających i łączących całą konstrukcję (8 talarów). Koszt pozyskania materiałów na drugą konstrukcję kaszycową sięgnął 95 talarów i 22 groszy. Zatem tylko pozyskanie i przywóz materiałów budowlanych miało w sumie kosztować 195 talarów i 22 grosze. Trzeba podkreślić, że druga konstrukcja miała być również wypełniona kamieniami. Obie należało z sobą odpowiednio powiązać żelaznymi klamrami i wzmocnić palami kotwiącymi⁴⁰. Zabezpieczony w ten sposób zachodni falochron został zrujnowany przez sztormy z lat 1782 i 1783. Sile fale rozbiły kaszyce, a kamienne wypełnienie wysypało się, spływając częściowo drogę wodną do portu. Nie było wyboru, w pierwszej kolejności usunięto materiał utrudniający statkom wejście do portu, a następnie przystąpiono do odbudowy zachodniego falochronu, o czym informują wzmianki o wypłaconych wynagrodzeniach⁴¹. Mimo wysiłku władz miejskich i wsparcia administracji prowincjonalnej, stan portu na przełomie XVIII i XIX nie był najlepszy i wymagał pilnych oraz gruntownych prac. W 1802 roku odnotowano szczególnie zły stan nabrzeży, które częściowo nie były kotwione, a częściowo kotwy przegniły i nie spełniały swojej roli. Na wielu odcinkach nabrzeże było podplukane, co spowodowało osuwanie się gruntu za nabrzeżem do rzeki i spłylenie głębokości wody do 1,5 m w linii cumowania (przy samym nabrzeżu). W wielu miejscach palisada była na linii wody przegniła. Z kolei w samym akwenu portowym z trudem utrzymywano głębokość 2–3 m. Niewiele lepszy był stan kaszyc składających się na falochrony. Sztormy i zjawiska lodowe doprowadziły do osłabienia części drewnianych kaszyc na linii wody. Niektóre z nich niebezpiecznie przechyliły się w stronę otwartego morza⁴².

⁴⁰ APS, AmK, 1458, k. 21–23 (według foliacji oryginalnej).

⁴¹ APS, AmK, 1458, k. 49–53 (według foliacji oryginalnej). Warto w tym miejscu dodać, że wobec prowizora portowego Bohma prowadzono nawet czynności wyjaśniające, czy wszystkie działania podjęte przy remoncie portu zostały dobrze zrobione oraz czy zgromadzono odpowiedniej jakości materiały.

⁴² Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego*, 296–297. Warto także zaznaczyć, że mimo złego stanu technicznego portu jego obroty na przełomie XVIII i XIX wieku wzrastały, patrz: Lesiński, *Handel morski Kołobrzegu*, 202, tab. 15. Jest to efektem ożywienia handlu morskiego wszystkich porów pruskich, w tym oczywiście i pomorskich, po zawarciu prusko-francuskiego pokoju w Bazylei (1795). Odblokowało to handel prusko-francuski i doprowadziło do pojawienia się handlu tranzytowego francuskimi towarami przez porty pruskie do Skandynawii, patrz: Radosław Gaziński, „Szczecińska gospodarka morska na przełomie XVIII i XIX wieku – stagnacja czy

Zaplanowano wówczas niezbędne remonty, lecz na dobre rozpoczęto je dopiero po wojnach napoleońskich⁴³.

Oprócz stałej konserwacji i częstej odbudowy urządzeń hydrotechnicznych portu, sen z powiek władzom miejskim spędzało utrzymanie odpowiednich głębokości na wejściu do portu i w akwenu portowym. W czasach nowożytnych kilkakrotnie próbowano pogłębiać wody portowe, korzystając z prostych urządzeń pogłębiarskich stawianych na łodziach, co nie dawało zazwyczaj zadowalających rezultatów⁴⁴. Należy jednak dodać, że mniej więcej w połowie XVII wieku głębokości akwenu portowego i drogi wodnej prowadzącej do portu wahały się w granicach od 9 (około 3 m) do 12 (około 4 m) stóp⁴⁵. Dopiero pod koniec XVIII wieku administracja portowa przychyliła się do postulatów miejscowego kupiectwa uważającego, że akwen portowy trzeba gruntownie pogłębić. W tym celu należało jak najszybciej zbudować pogłębiarkę z prawdziwego zdarzenia. Z propozycją jej budowy wystąpił w imieniu kołobrzeskiego kupiectwa w marcu 1798 roku prowizor portowy August Heinrich Westphal⁴⁶. Podkreślał on m.in., że najpotrzebniejsze prace pogłębiarskie akwenu portowego pochłoną tylko w najbliższym czasie kwotę około 505 talarów. Ponadto posiadanie własnej pogłębiarki pracującej wiele sezonów pozwoliłoby na przekopanie łąchy piachu utrudniającej wejście do portu. Wreszcie utrzymywałaby ona chociaż stałą minimalną głębokość w porcie, która nie powinna wynosić mniej niż 8,5 stopy (około 2,9 m). Kupiectwo kołobrzeskie deklarowało wstępnie 2000 talarów na budowę pogłębiarki. Pierwotnie zakładano, że będzie ona zbudowana na wzór pracujących w Lubece⁴⁷. Na naradzie w kwietniu 1798 roku pozytywnie o wybudowaniu w Kołobrzegu pogłębiarki wypowiedział się szef miejscowych pilotów Emanuel Schultz, jej praca powinna bowiem wydatnie ułatwić miejscowym pilotom wprowadzanie statków do portu. W tym czasie władze miejskie doszły do wniosku, że kołobrzeska pogłębiarka winna być wzorowana na pracujących w Świnoujściu, Gdańsku czy Kłajpedzie, skąd miano ściągnąć odpowiednie plany. Zakładano

rozwój?”, *Przegląd Zachodniopomorski* 3 (2005): 7–20. Doprowadziło to także do koniunktury w budownictwie okrętowym i do wzrostu flot pomorskich miast. Oczywiście w przypadku portu kołobrzeskiego mamy tu do czynienia w dużym stopniu z przeładunkami pośrednimi.

⁴³ Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego*, 298–299.

⁴⁴ Por. pogłębiarki używane przez Szwedów na Pianie i przez Prusaków na Świnie: Radosław Gaziński, „Z dziejów prac pogłębiarskich na Zalewie Szczecińskim (XVIII w.)”, *Przegląd Zachodniopomorski* 34 (1990), 157–165.

⁴⁵ Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego*, 285.

⁴⁶ APS, AmK, 182, s. 114–115.

⁴⁷ APS, AmK, 1466, k. 1–2.

wstępnie, że miała ona pogłębiać akwen portu i redę do 12 stóp (około 4 m), a cena jej budowy musi się zamknąć w kwocie 1500 talarów (dodatkowe 500 talarów na drewno)⁴⁸. Ostatecznie z braku odpowiednich środków finansowych pogłębiarki w Kołobrzegu nie zbudowano. Do sprawy powrócono w styczniu 1800 roku. Niestrudzony prowizor portowy Westphal argumentował wówczas, że środki na budowę pogłębiarki można zgromadzić, zatrzymując na ten cel cła, licencje i akcyzę pobierane w porcie i w mieście. Powoływał się przy tym na liczne wcześniejsze precedensy⁴⁹. W ten sposób na przykład pogłębiarki otrzymały porty w Szczecinie i Królewcu. Niestety działalność Westphala zakończyła się niepowodzeniem, a do sprawy pogłębiarki w Kołobrzegu wrócono po wojnach napoleońskich⁵⁰.

Jak można przypuszczać, w pierwszym okresie funkcjonowania portu (do końca pierwszej połowy XV wieku) był on kontrolowany przez starszych kołobrzesckiej gildii kupieckiej⁵¹. To w ich imieniu bezpośredni nadzór nad urządzeniami portowymi i ruchem statków sprawował wójt osady Ujście, który pobierał w karczmie celnej opłaty od przybyłych do portu jednostek oraz nadzorował pracę mieszkańców Ujścia na rzecz portu (rozładunki, naprawy, usługi pilotażu)⁵². Wraz z rozwojem handlu morskiego i samego portu (przełom XIV i XV wieku) wójt stawał się stopniowo jego gospodarzem, odpowiedzialnym wyłącznie za stan techniczny urządzeń portowych. Natomiast na początku XV wieku pojawiło się dwóch nowych urzędników portowych, tzw. panów portowych (Havenherren), pobierających opłaty od cumujących w porcie statków oraz przeładowywanych w nim towarów. Początkowo panowie portowi podobnie jak wójt byli zależni od starszych gildii kupieckiej. W drugiej połowie XV wieku zaszła w tej materii zasadnicza zmiana. W tym czasie port został całkowicie podporządkowany radzie miejskiej, w której imieniu nadzór nad nim sprawował osobny rajca. To jemu podlegali zarówno wójt, jak i panowie portowi, a także wszyscy mieszkańcy Ujścia zobowiązani do prac

⁴⁸ APS, AmK, 1466, k. 3–4.

⁴⁹ APS, AmK, 1466, k. 5–9.

⁵⁰ O pogłębiarce konnej na przełomie XVIII i XIX wieku w Kołobrzegu wspominają w jednym zdaniu Benoit i Roloff. Miała mieć ona 11,3 m długości, 6,75 m szerokości, a jej dzienne wydobyć miało wynosić 48 m³: Benoit, Roloff, „Baugeschichte des Hafens Kolberg”, 261.

⁵¹ Być może port u ujścia Parsęty początkowo nadzorowali burmistrzowie odnotowywani w Kołobrzegu od 1297 roku. Z drugiej strony był to widomy znak przewagi ekonomicznej kupiectwa w mieście. Może to być przesłanką wskazującą, że już wtedy kupcy kontrolowali port, chociaż sama gildia kupiecka jest odnotowywana w źródłach dopiero w 1334 roku. Riemann, *Geschichte der Stadt Kolberg*, 69; Poppe, „Das Kolberger Seglerhaus”, 39–40.

⁵² Lesiński, *Handel morski Kołobrzegu*, 120–121, 123–124.

remontowych w porcie oraz do jego bieżącej obsługi. Część z nich, która trudniła się rybołówstwem, zajmowała się także pilotażem (za osobnym wynagrodzeniem). Prowizor portowy, bo tak od XVI wieku nazywano rajcę zajmującego się portem, odpowiadał przed radą za dobry stan i bezproblemowe funkcjonowanie portu. Pod koniec XVI wieku zdarzało się radzie wybrać ze swego grona dwóch prowizorów portowych. W XVII wieku było ich często czterech, w tym dwóch wybieranych przez radę i dwóch desygnowanych przez mieszczaństwo (pospólstwo). Prowizorzy wybierani przez radę pełnili swą funkcję rotacyjnie. Pierwszy z nich, tzw. zarządzający, w istocie nadzorował port, zaś drugi, tzw. zasiadający, zastępował pierwszego i kontrolował finanse. Po pół roku następowała zmiana i zasiadający prowizor stał się zarządzającym, a zarządzający zasiadającym. Co roku w styczniu rada rozdzielała między siebie poszczególne funkcje. Wówczas starano się, aby osoby mające wiedzę i umiejętności w określonej dziedzinie otrzymywały urząd zgodny z ich wiedzą, co gwarantowało fachowość m.in. prowizorów portowych. W tym czasie (druga połowa XVI wieku) stopniowo zanikli panowie portowi pobierający opłaty w porcie. Ich zakres obowiązków zlał się z zadaniami prowizorów, którzy zaczęli odpowiadać także za finansową stronę działalności portu⁵³. Od końca XVI wieku widzimy zamienne stosowanie określeń „prowizor portowy” lub „pan portowy” na rajcę nadzorującego port i jego pracę. Warto w tym miejscu dodać, że osobny rajca nadzorował drogę na grobli prowadzącą z miasta do portu.

Wielkie zmiany w nadzorze nad portem przyniosło zarządzenie ratuszowe z 1717 roku. Przekształcono wówczas kołobrzeski magistrat w urząd kolegialny całkowicie zależny od władz prowincjonalnych. W nowych warunkach portem zajmował się jeden z senatorów z tytułem prowizora portowego, wchodzący w skład kolegium magistrackiego. To jemu podlegał wójt nazywany portowym, piloci oraz pracownicy fizyczni w porcie (cieśla portowy i jego czeladnicy oraz robotnicy dniówkowi). W drugiej połowie XVIII wieku prowizor portowy znalazł się poza kolegium magistrackim w gronie urzędników specjalistów takich jak np. poborca kontrybucji czy poborca serwisu wykonujących ściśle określone zadania. Pod koniec XVIII wieku widzimy jednak prowizora portowego ponownie w gronie senatorów tworzących kolegium magistrackie. Po przebudowie administracji miejskiej (1717) z kompetencji prowizora wyłączone zostały wszystkie sprawy finansowe w porcie, które odtąd skoncentrowano w pakowni. To tu pracowali celnicy wymierzający i pobierający cła, tu też działała kasa portowa z kasjerem na czele.

⁵³ Porównaj także: Lesiński, *Handel morski Kołobrzegu*, 121.

Na koniec warto dodać, że w kołobrzesckim porcie pracował woźny portowy. Jego zadaniem było roznoszenie pozwów i zawiadamianie o terminach rozpraw toczących się przed sądem Domu Żeglarza. Był to sąd morski działający w siedzibie gildii kupieckiej. Skład sądu tworzyli starsi gildii kupieckiej, którzy rozstrzygali wszelkie spory między miejscowym kupiectwem a kupcami i szyprami przybyłymi do portu⁵⁴. Do ich kompetencji należało także rozsądzanie wszelkich kradzieży i rozbojów, jakie miały miejsce w porcie, oraz spraw wynikających z prawa brzegowego. Oczywiście dotyczyły to towarów i statków wyrzuconych w okolicy Kołobrzegu⁵⁵.

Bibliografia

- Baasch, Ernst. *Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik*. Hamburg: L. Gräfe & Sillem, 1899.
- Benoit, Roloff. „Baugeschichte des Hafens Kolberg”. *Zeitschrift für Bauwesen* XLIX (1899): 4–6, 249–270.
- Cramer, Hermann. *Zur Geschichte der Saline zu Kolberg und ein Gutachten A von Humboldt gegen Ende des 18 Jahrhunderts*. Halle, 1892.
- Dzieje Kołobrzegu (X–XX wiek)*, red. Henryk Lesiński. Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 1965.
- Ellmers, Detlev. *Koge Kahn und Kunststoffboot. 10 000 Jahre Boote in Deutschland*. Bremenhaven: Dt. Schittahrtsmuseum, 1976.
- Ewe, Herbert. *Schiffe aus Siegeln*. Rostock: VEB Hinstorff Verlag, 1972.
- Gasztołd, Tadeusz, Hieronim Kroczyński, Hieronim Rybicki. *Kołobrzeg: zarys dziejów*. Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 1979.
- Gaziński, Radosław. „Szczecińska gospodarka morska na przełomie XVIII i XIX wieku – stagnacja czy rozwój?”. *Przegląd Zachodniopomorski* 3 (2005): 7–20.
- Gaziński, Radosław. „Z dziejów portu darłowskiego w latach 1630–1668”. *Materiały Zachodniopomorskie* 41 (1995): 389–399.
- Gaziński, Radosław. „Z dziejów prac pogłębiarskich na Zalewie Szczecińskim (XVIII w.)”. *Przegląd Zachodniopomorski* 34 (1990): 157–170.

⁵⁴ Spory dotyczyły głównie jakości i ceny przywożonych bądź wywożonych towarów.

⁵⁵ Spory o wyrzucone przez morze mienie były dość powszechne. Przykładowo w XVIII wieku w Kołobrzegu rozstrzygano m.in. sprawy: w 1756 roku dwóch wyrzuconych kotwic, w 1761 roku wyrzuconego na brzeg statku Anna Dorothea, w 1766 roku statku St. Andreas, w 1776 roku statku Julius Cesar: APS, AmK, 1460, k. 42abc, 44–46, 49–50, 112–117, 206, 213–214. Porównaj także walkę kołobrzezan o egzekwowanie prawa brzegowego: Szopowski, *Małe porty Pomorza Zachodniego*, 282–283.

- Heinsius, Paul. *Das Schiff der hansischen Frühzeit*. Weimar: Böhlau, 1986.
- Historia Pomorza, t. 2, do roku 1815, cz. 3, Pomorze Zachodnie w latach 1648–1815*, red. Gerard Labuda. Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 2003.
- Kausche, Dietrich. „Das Kolberger Saltz und sein Absatz im Mittelalter als Forschungsproblem”. *Baltische Studien* 64 (1978): 7–20.
- Kołobrzeg i okolice poprzez wieki. Studia i szkice*, red. Radosław Ptaszyński. Szczecin: Kadruk, 2010.
- Kroczyński, Hieronim. *Dzieje Kołobrzegu*. Kołobrzeg: Kołobrzесьkie Towarzystwo Społeczno-Kulturalne, 2000.
- Lesiński, Henryk. „Główne linie rozwoju społeczno-gospodarczego w XIII–XVIII wieku”. *Szczecin* 1–2 (1960).
- Lesiński, Henryk. *Handel morski Kołobrzegu w XVII i XVIII wieku*. Szczecin: Wydawnictwa Nauk. Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Szczecinie, 1982.
- Lesiński, Henryk. „Rozwój handlu morskiego Kołobrzegu z krajami Skandynawii w XVII–XVIII wieku”. W: *Ars Historica. Prace z dziejów powszechnych i Polski. Prace dedykowane prof. Gerardowi Labudzie w 60. rocznicę urodzin*. Poznań: Uniwersytet Adama Mickiewicza w Poznaniu, 1976.
- Lesiński, Henryk. „Sól kołobrzесьka w XVII i XVIII wieku”. *Zapiski Historyczne* 44 (1979): 5–23.
- Majewski, Aleksander, Zbigniew Dziadziuszko, Alicja Wiśniewska. *Morfologia powodzi sztormowych 1951–1973*. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1975.
- Matysik, Stanisław. *Prawo morskie Gdańska: studium historycznoprawne*. Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze, 1958.
- Mews, Eberhard. „Kolberger Seestreitigkeiten mit Köslin”. *Heimatkalender des Kreises Kolberg* (1925).
- Poppe, Karl. „Das Kolberger Seglerhaus”. *Kolberger-Körliner Heimat – Kalender für das Jahr* (1927).
- Riemann, Hermann. *Geschichte der Stadt Kolberg*. Kolberg: Carl Jande Verlag, 1924.
- Stoewer, Rudolf. *Geschichte der Stadt Kolberg*. Kolberg: C.F. Post'sche Buchdruckerei und Verlag, 1927.
- Szopowski, Zbigniew. *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do drugiej wojny światowej*. Warszawa–Poznań: Państwowe Wydawnictwo Naukowe, 1962.
- Wachsen, Johann Friedrich. *Historisch-diplomatische Geschichte der Altstadt Colberg darin die Nachrichten von Burg von Hochwürdigem Dom – Capitel und Königlichen Jungfrauen – Closter ertheilt und durch viele eingestreuete Oryginal – Urkunden in ein Licht gesetzt warden*. Halle: Johann Justinus Gebauer, 1767.

INTRODUCTION TO THE HISTORY OF KOŁOBRZEG'S HARBOUR FROM 16TH TO 18TH CENTURY

Keywords: Pomeranian history, Kołobrzeg, harbour, harbour administration

Abstract

Kołobrzeg's harbour, located by the mouth of Parsęta River, started its functioning at the turn of 13th and 14th century. It was directly connected with wide-spreading of cogs in hanseatic marine navigation. Cogs, because of their submersion, were not being able to easily reach the founded town. Most probably in 14th century on the east riverbank the wharf was built. At the same time the construction of short (about 50 meters long) breakwaters was started. Breakwaters were necessary to buckler the river mouth. Simultaneously customs house, where village head of Ujście officiated, was located in the harbour. The village head was obligated to look after the harbour. Over the years, despite great damages caused by very strong cyclic storms (1497, 1645, 1649, 1691, 1693, 1730, and 1731) and the devastations caused by armed conflicts, especially the Thirty Years' War and the Seven Years' War, the Kołobrzeg's harbour gradually expanded. Breakwaters with the strong wooden caisson construction were led over 100 m into the sea. The wharf on the east bank of the Parsęta River was extended to about 250 m. The wharf was originally built with wooden caissons (15th – 17th century) and then it was changed to palisade construction (18th c.). The harbour infrastructure of the time also included: a customs house, a harbour crane (confirmed in 16th c.), storage yards, a salt warehouse and, since 18th century, stowage (Packhof). From 1666, on the east riverside in the fortifications erected during Thirty Years' War, a lighthouse started its function. The main problem of the harbour was maintaining the harbour depth (about 2,5 m) and the depth of the harbour entrance (it was varied and depending on the current natural conditions). The straightforward methods of dredging the harbour waters of the time did not cause lasting and satisfactory results. In this situation since 16th century the larger vessels were forced to carry indirect transhipments on the roadstead.

The harbour was at first managed by the harbour head. However in the 14th century "harbour masters" who charged fees from arriving vessels to the mouth of Parsęta River, were introduced. Since the second half of 15th century there have been harbour administrators (started from one, then two, and finally four), who, on behalf of the council, rotary managed the harbour. Over time (in the second half of 16th century) the function of "harbour masters" disappeared, and harbour administrators managed the entire harbour, including charging harbour fees (until the end of 17th century) and supervising repairs and function of the harbour. Harbour administrator on duty had authority over the village head of Ujście, harbour carpenter with assistants, pilots who led in vessels into the harbour and harbour workers. In the 18th century all the fees from imported and exported goods and arriving vessels were charged by stowage officials (Packhof). There was also harbour office there.