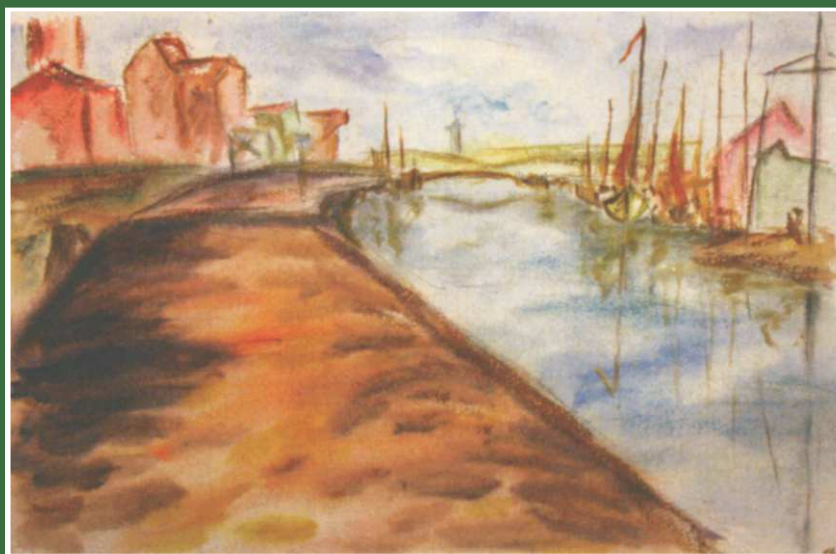


HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

Tom XIV

DARŁOWO:

MIGAWKI Z HISTORII MIASTA I OKOLIC



HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIŃSKIEJ
T. XIV

FUNDACJA „DZIEDZICTWO”

HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

TOM XIV

DARŁOWO: MIGAWKI Z HISTORII MIASTA I OKOLIC

Redakcja:

WŁODZIMIERZ RĄCZKOWSKI
JAN SROKA

SŁAWNO–DARŁOWO 2021

Włodzimierz Rączkowski, Jan Sroka (eds.), *Historia i kultura Ziemi Sławińskiej*, t. 14: *Darłowo: Migawki z historii miasta i okolic* [History and Culture of the Sławno region, vol. 14: Darłowo: Snapshots of the town's history and its vicinity]. Fundacja „Dziedzictwo”, Sławno 2021, pp. 236, figs 62, tables 12. ISBN: 978-83-957115-2-7. Polish texts with German summaries.

© Copyright by Włodzimierz Rączkowski, Jan Sroka 2021
© Copyright by Authors

Na okładce: Günter Machemehl, *Port w Darłowie*, akwarela 1934, 76 × 56 cm [w:]
Jemett E. 2012. *Der Maler Günter Machemehl. Zwischen Hesse, Bach und Schmidt-Rottluff*, BoD-Books- on Demand, s. 32

Tłumaczenia na język niemiecki: *Brigida Jerzewska*

Redaktor: *Katarzyna Muzia*
Skład i łamanie komputerowe: *Eugeniusz Strykowski*

Publikację wydano przy finansowym wsparciu Urzędu Miejskiego w Darłowie
oraz Starostwa Powiatowego w Sławnie

Wydawca/Herausgeber: Fundacja „Dziedzictwo”,
76-100 Sławno, ul. Mielczarskiego 7/5

ISBN 978-83-957115-2-7

Druk/Druck: Drukarnia „BOXPOL”, 76-200 Słupsk, ul. Wiejska 28

Spis treści

JAN SROKA (Sławno), WŁODZIMIERZ RĄCZKOWSKI (Poznań)	
Migawki z przeszłości Darłowa i okolic – wprowadzenie	7
RAFAŁ WITKOWSKI (Poznań)	
Johann Christian Schöttgen i jego artykuł o dziejach kartuzji darłowskiej z 1721 roku	15
JADWIGA KOWALCZYK-KONTOWSKA (Szczecinek)	
Darłowska rodzina Hemptenmacherów i jej wpływ na życie miasta w XIX wieku	39
MAŁGORZATA ŚWIĄTKOWSKA (Darłowo)	
Port darłowski w latach 1840–1883	59
JÓZEF LINDMAJER (Słupsk)	
Sytuacja społeczna i polityczna na terenie ziemi sławieńskiej w latach 1845–1850 (w tym wydarzenia darłowskie 22 lipca 1848 roku)	75
KRYSTYNA RYPNIEWSKA (Koszalin)	
Nowożytny witraż z kościoła pw. Matki Bożej Częstochowskiej w Dobiesławiu, obecnie w koszalińskiej kaplicy Domu Biskupiego	111
KACPER PENCARSKI (Słupsk, Koszalin)	
Port w Darłowie w okresie międzywojennym	125
EWA GWIAZDOWSKA (Szczecin)	
Dawne pocztówki źródłem wiedzy o Darłówniku	153
BRYGIDA JERZEWSKA (Darłowo)	
Rügenwalde – Darłowo w roku 1945: urywki wspomnień	207
STEFANIE NAUMANN (Stockton, Kalifornia)	
Tadeusz Leon Haska in Darłowo, Poland, 1945–1946	215
Indeks osób i nazw osobowych	237
Indeks nazw geograficznych	243

Port w Darłowie w okresie międzywojennym

KACPER PENCARSKI* (Słupsk, Koszalin)

Uwagi wstępne

Okres dwudziestolecia międzywojennego stanowił szczególny czas w funkcjonowaniu i rozwoju portu w Darłowie. Administratorzy darłowskiego portu, jak i podmioty z niego korzystające, musieli przezwyciężyć wszystkie trudności wynikające nie tylko z przegranej przez Niemcy I wojny światowej, ale także problemy natury administracyjnej, które powstały w wyniku działalności lokalnej administracji samorządowej. Nie bez znaczenia był fakt, że ogólne warunki funkcjonowania darłowskiego portu uległy zmianie z chwilą włączenia gminy Darłówko (Rügenwaldemünde) do Darłowa. Było to istotne, o ile wymagała tego konieczność przekształceń stawek podatkowych stosowanych w nadmorskich portach Niemiec funkcjonujących w gminach miejskich i wiejskich. Port darłowski, wskutek włączenia w granice administracyjne Darłowa w 1937 roku, rozpoczął działalność jako port miejski i niemal natychmiast na jego obszarze zastosowano progi podatkowe obciążające wszystkich uczestników życia gospodarczego w porcie. Na połączeniu gminy wiejskiej Darłówko z portem zyskało miasto, jednakże koszty tego administracyjnego posunięcia ponieśli użytkownicy portu.

Skąpa baza źródłowa dotycząca dziejów Darłowa i Darłówka uniemożliwia w pełnym stopniu odzwierciedlenie problematyki odnoszącej się do relacji między darłowskimi władzami municypalnymi a Zarządem Portu w Darłowie. Wykorzystałem jednakże sprawozdania i analizy, jakie powstały w Izbie Przemysłowo-Handlowej Rejencji Koszalińskiej (Industrie- und Handelskammer zu Stolp) w Słupsku w latach 1918–1939. Zawierają

* Zakład Archiwistyki i Studiów Regionalnych, Instytut Historii i Politologii, Akademia Pomorska, ul. Arciszewskiego 22a, 76-200 Słupsk, e-mail: kacper.pencarski@apsl.edu.pl

one niezwykle interesujące dane statystyczne, obrazują ogólne tendencje rozwoju darłowskiego portu, choć zdarza się, że zawarty w nich materiał narracyjny nie jest pozbawiony propagandowych odniesień i prób obarczenia odpowiedzialnością za niepowodzenia w zarządzaniu portem i problemy ekonomiczne przedsiębiorstw portowych nowo powstałego państwa polskiego. W odniesieniu do materiałów archiwalnych, te uległy zniszczeniu bądź zaginęły pod koniec II wojny światowej (utracone zostały akta dawnego magistratu w Darłowie czy landratury w Sławnie) (Rowińska, Galicka 1957: 2–3; Bończa-Bystrzycki 2016: 30–31; Pencarski 2019: 17–26), informacje zaś obrazujące działalność portu w Darłowie można uzyskać z akt instytucji państwowych i samorządowych oraz administracji specjalnej, którym podlegało miasto i port.

W tym kontekście, o ile mowa będzie każdorazowo w niniejszym opracowaniu o darłowskim porcie, pamiętać należy o tym, że do 1937 roku mieliśmy do czynienia z wyjątkowym w skali prowincji pomorskiej (Provinz Pommern) fenomenie dobrze ukształtowanego portu (przede wszystkim rybackiego), który znajdował się poza granicami ośrodka miejskiego, jednakże z racji swoich szczególnych funkcji i zaplecza gospodarczego, silnie związanego z Darłowem. Taki stan rzeczy nie wystąpił na wschód od Odry, w tym w rejencji koszalińskiej (Regierungsbezirk Köslin), gdyż sąsiednie (i konkurencyjne) porty w Kołobrzegu i Łebie wchodziły w skład gmin miejskich i były ściśle uzależnione od lokalnej, miejskiej infrastruktury, która lepiej bądź gorzej wiązała z sobą część miejską z portową. Port w Ustce cieszył się całkowitą autonomią skarbową, gdyż Ustka i leżący w granicach tej gminy port nie tworzyły miasta w sensie prawnym. W odniesieniu do Darłowa i Darłówka do 1937 roku infrastruktura spajała z sobą tylko i wyłącznie port oraz jego otoczenie w obu gminach, z zachowaniem autonomii pozostałych części składowych infrastruktury Darłowa i Darłówka, a tym samym kierunku rozwoju obu gmin. Władze miejskie Darłowa nie prowadziły inwestycji w porcie, ograniczając się jedynie do udostępnienia infrastruktury stanowiącej własność Zakładów Miejskich (Städtische Werke), a znajdującej się w porcie¹. Po 1937 roku, szczególnie po opracowaniu ogólnej koncepcji rozwoju Darłowa powiększonego o była już gminę wiejską Darłówko, pojawiały się próby znacznie większego niż dotąd powiązania portu z miastem, wręcz ponownego zacieśnienia wzajemnych relacji między miastem i portem. Pojawiały się jednocześnie mniej bądź bardziej śmiałe próby infrastrukturalnego powiązania miasta i portu, co miało przyciągnąć inne formy powiązań, niwelujące odległość między Darłowem i Darłówkiem, a także wprowadzić formy spółdzielczego budownictwa

¹ Haushaltsplan der Stadt Rügenwalde für das Rechnungsjahr 1934, passim.

mieszkaniowego na znacznie większą niż dotąd skalę. Wszystkie inne powiązania Darłowa i Darłówka, których dotąd wykształcenie miało opierać się na głównym trzonie infrastruktury drogowej, kolejowej i osadniczej, stanowić miały dopełnienie typowych dla portowego miasta form i funkcji nowoczesnego ośrodka miejsko-portowego.

1. Uwarunkowania prawne i stosunki własnościowe

Skarb państwa pruskiego administrował darłowskim portem od 1840 roku². Do 1918 roku urządzenia portowe zostały zmodernizowane i rozbudowane, co umożliwiło szersze niż dotąd wykorzystanie ich w handlu w odniesieniu do miejscowego rynku. Lokalna gospodarka morska bez wątplenia związana była z funkcjonowaniem darłowskiego portu, tak jak handel miasta nierozdzielnie był związany z portem (Floret 1929: 7–8). Port ten, jeszcze przed 1918 rokiem, przestał odgrywać ważną rolę w gospodarce morskiej regionu, ustępując portom w Kołobrzegu i Ustce. Oczekiwanie miejscowych kół gospodarczych związane z połączeniem portu z linią kolejową z Darłowa do Sławna (i dalej w kierunku Berlina i Gdańska) zostały spełnione tylko częściowo. Darłowski port stał się więc ośrodkiem kooperującym z lokalnymi przedstawicielami handlowo-usługowymi i komplementarnym centrum usługowym wobec powiatowego Sławna.

Funkcjonowanie portu w Darłowie, podobnie jak pozostałych portów prowincji pomorskiej, opierało się na ordynku policyjnym z 1912 roku, który w przybliżeniu wyznaczał tereny należące do portu w części lądowej oraz na morzu³. Po zakończeniu I wojny światowej stan infrastruktury darłowskiego portu był zły. Urządzenia portowe wymagały przeprowadzenia prac remontowych i cechowały się wysokim stopniem eksploatacji i dekapitalizacji. Sytuację dodatkowo komplikowała złożona struktura własności gruntów portowych i terenów do nich przylegających, właścicielami których najczęściej były: skarb państwa pruskiego, władze wojskowe, dyrekcja Niemieckich Kolei Państwowych (Reichsbahn) w Gdańsku, landratury (Landratsamt) w Sławnie, władze prowincjonalne (Provinzialverwaltung) w Szczecinie, korporacje kupieckie bądź rybackie, urzędy administracji specjalnej (w tym administracji portowej), magistrat w Dar-

² Port w Ustce został przejęty 22 grudnia 1831 roku, port w Kołobrzegu 22 lutego 1837 roku, port w Darłówku 31 maja 1840 roku. Aktu przejęcia portu w Łebie nie wystawiono (Lindmajer 1977: 165).

³ Archiwum Państwowe w Koszalinie (dalej: AP Koszalin), Rejencja Koszalińska (dalej: RK), sygn. 3150, „Hafen-Polizei-Verordnung für die Häfen Kolberg, Rügenwaldermünde, Stolpmünde“ z 21 II 1912 (b.f.).

łowie oraz przedsiębiorstwa i osoby prywatne. Port zatem nie tworzył zwartej i jednolitej całości, stanowiąc raczej zlepek sąsiadujących z sobą podmiotów o różnym profilu działalności.

Prowadzenie jakichkolwiek prac w darłowskim porcie dodatkowo utrudnione było skomplikowaną strukturą własnościową. Całość urządzeń i nabrzeży portowych w Darłowie i DarłóWKu podzielona była w swojej zachodniej części na własność: gminy miejskiej w Darłowie, szkół miejskich z przeznaczeniem na tereny rekreacyjne (pod nadzorem magistratu), właścicieli prywatnych, a wschodnia część portu stanowiła własność: państwa pruskiego (wraz z latarnią), właścicieli prywatnych, gminy miejskiej w Darłowie, gminy wiejskiej w DarłóWKu oraz prowincji pomorskiej w Szczecinie⁴.

W tym celu skarb państwa pruskiego podjął się wstępnych prac związanych z koniecznością uporządkowania struktury własnościowej tam, gdzie okoliczności na to pozwalały. W Darłowie, podobnie jak w sąsiednich portach, prowadzono prace pomiarowe i korekty adnotacji administracji katastralnej w celu uregulowania spraw spornych z zakresu prawa podatkowego i zwiększenia ściągalności należnych państwu pruskiemu podatków⁵.

2. Modernizacja portu i próby jego przebudowy

Zadania związane ze zmianami infrastruktury portowej zbiegły się z przeprowadzeniem niewielkich prac związanych z utrzymaniem wejścia do portu, jak i z ochroną główek mola wschodniego i zachodniego (szczególnie od pierwszej połowy 1920 roku). Podjęte zostały prace nad zabezpieczeniem nabrzeży przy wejściu do portu⁶. W 1921 roku, pod pretekstem konieczności zabezpieczenia i wsparcia interesów społeczności rybackiej (skupionej głównie przy powstałej w marcu 1919 roku spółce rybackiej „Fischverwertungsgenossenschaft Rügenwalde” z DarłóWKa), władze rejencji koszalińskiej podniosły opłaty za korzystanie z nabrzeży portowych. Stosunkowo szybko okazało się, że za podwyżkami przemawiała niwelacja części wydatków związanych z pracami remontowymi,

⁴ Archiwum Państwowe w Koszalinie Oddział w Słupsku (dalej: AP Słupsk), Pruski Urząd Budownictwa Portowego w Kołobrzegu (dalej: PUBP Kołobrzeg), sygn. 26, Hafen zu Rügenwalde. Lageplan, 1 : 2000, bez daty (bez ewidencji).

⁵ AP Koszalin, RK, sygn. 3161, pismo Pruskiego Urzędu Budownictwa Portowego w Kołobrzegu do prezydenta rejencji w Koszalinie z 10 V 1920; pismo Pruskiego Urzędu Budownictwa Portowego w Uście do prezydenta rejencji w Koszalinie z 6 XII 1920 (b.f.).

⁶ Amtsblatt der Preußischen Regierung zu Köslin (dalej: AdPRK) z 13 III 1920, 56.

jakie poniósł Urząd Wodny (Wasseramt) w Szczecinie⁷. W 1926 roku władze rejencji koszalińskiej, w porozumieniu z władzami Izby Przemysłowo-Handlowej w Słupsku, sporządziły katalog koniecznych do przeprowadzenia prac modernizacyjnych portu w Darłowie⁸.

W 1927 roku władze Urzędu Budownictwa Portowego (Hafenbauamt) w Kołobrzegu rozpoczęły przygotowania do zmian w darłowskim porcie w zakresie dostępności do istniejącej wówczas infrastruktury. Rok później rozpoczęto prace nad modernizacją i przebudową portu. Należy podkreślić, że rozpoczęcie prac zostało zaplanowane jeszcze na 1927 rok, jednakże ze względu na brak funduszy, a następnie złe oszacowanie kosztów władze prowincji pomorskiej odpowiedzialne za zabezpieczenie pieniędzy na ten cel dokonały przesunięcia środków finansowych na rok następny, skutecznie blokując rozpoczęcie inwestycji⁹. Z tego powodu wymagane przepisami prawa zaopiniowanie inwestycji wraz z określeniem charakteru prac budowlanych przez landraturę w Sławnie nastąpiło w 1928 roku. W tym samym roku Wydział Powiatowy (Kreisausschuss) w Sławnie przyjął do realizacji program rozbudowy portu rybackiego w Darłówku, zasięgając w tej sprawie opinii wiodących przedstawicieli życia gospodarczego w mieście i w porcie. Doprowadziło to wprawdzie do budowy basenu dla kutrów rybackich, ale odsunęło w bliżej nieokreśloną przyszłość planową rozbudowę portu¹⁰. Jednocześnie miejscowość tę objęto planem zagospodarowania przestrzennego z zamiarem włączenia Darłówka do Darłowa. Władze miejskie w Darłowie przekazały na ten cel 20 tys. marek, a także sfinansowały budowę nowej nawierzchni drogi z Darłowa do Darłówka od centrum miasta do granicy z Darłówkiem¹¹.

Kolejne prace modernizacyjne polegały na wymianie dotychczasowego oświetlenia portu i dróg wewnątrzportowych oraz wymianie układu chłodzenia zespołu lamp. O jedną kondygnację została podwyższona wieża

⁷ AdPRK z 15 X 1921, 246.

⁸ Ostpommersche Wirtschaft (dalej: OPW) z XI 1926, 67–68; Rosenow 1929: 12; Michaelis 1986: 158.

⁹ OPW z VI 1927, 48.

¹⁰ Nie jest więc prawdą, że przedstawiciele życia gospodarczego, którym zależało na modernizacji i większym niż dotąd wykorzystaniu możliwości portu w Darłowie, zrzeczali się w organizacjach reprezentujących swoje interesy bezpośrednio przed 1939 rokiem. Takie formy współpracy i kooperacji z lokalnymi przedstawicielami handlu i usług zaistniały znacznie wcześniej, jednakże nie były akceptowane przez władze prowincjonalne w Szczecinie, a przede wszystkim przez władze ministerialne w Berlinie; por.: Walkiewicz, Żukowski 2005: 198.

¹¹ AP Koszalin, RK, sygn. 4060, „Vorlage zu Nr. 1 der Tagesordnung für den Kreistag am 8. Januar 1929“ (druk informacyjny) z 8 I 1929, f. 414–415.

latarni morskiej¹². W 1933 roku w Darłównu planowano usprawnić komunikację między wschodnią i zachodnią częścią portu, co zaowocowało dwiema koncepcjami – renowacją zwodzonego mostu bądź zastąpieniem go nową, betonową konstrukcją. W tej sprawie władze portowe prowadziły rozmowy z dostawcami materiałów budowlanych, jednakże z uwagi na koszt rozbiórki starego mostu i budowy nowego zdecydowano się na pozostawienie dotychczasowej przeprawy, prowadząc jedynie jej renowację polegającą na wymianie całości elementów konstrukcyjnych¹³.

W połowie lat 30. XX wieku w całym pasie nadmorskim realizowano dalsze, choć większe niż dotąd, inwestycje związane z przebudową wejść do portów względnie z ich modernizacją. W kwietniu 1930 roku, wskutek prac prezydium rejencji koszalińskiej, zmieniły się przepisy dotyczące kwestii budowlanych. Nadzór w tym zakresie sprawował burmistrz Darłowa, jednakże likwidację ewentualnych szkód w porcie uzgadniał z Urzędem Budownictwa Portowego. Rozwijała się współpraca z Urzędem Kultury Rolnej w Słupsku, który szerzej niż dotąd zaangażował się w sprawy związane z likwidacją szkód powstałymi na skutek podtopień¹⁴. W 1934 roku Urząd Budownictwa Portowego w Uście zainicjował prace nad wzmocnieniem pasa morskiego w rejonie Darłówna, dając tym samym sezonowe zatrudnienie około 370 robotnikom. Następnie zatrudnieni robotnicy byli kierowani do prac związanych z utrzymaniem zaniedbanej przez lata linii brzegowej w rejonie Darłówna. Finansowanie prac i płac dla robotników pochodziło z dotacji rządu pruskiego w Berlinie w wysokości 1,5 mln RM (z czego na odcinek „darłowski” przypadało około 300 tys. RM)¹⁵. W tym samym roku rozpoczęto prace nad modernizacją komunikacji pieszej i kołowej w porcie. Zainstalowano dodatkowo sygnalizację świetlną i dźwiękową w pobliżu zwodzonego mostu. Inną sygnalizację świetlną stosowano w porze dziennej, a inną w porze nocnej. Systemem ostrzegania opartym na sygnałach świetlnych i akustycznych objęto również ruch wewnątrz portu w nurcie Wieprzy¹⁶.

¹² AP Słupsk, Bedachung, Haube und Einzeltaile für Leuchtter-Rügenwaldemünde, rzuty 1 : 50, 1928 r. (bez ewidencji); Lotsenwachthaus Rügenwaldemünde mit Hafenfeuer, rzuty i przekroje, 1 : 100 bez daty (bez ewidencji).

¹³ AP Słupsk, Entwurf einer hölzernen Klappbrücke über Wipper in Rügenwaldemünde, 1 : 20, 1 : 100, 1933 (bez ewidencji); PUBP Kołobrzeg, sygn. 23, pismo administracji portu w Darłowie do Pruskiego Urzędu Budownictwa Portowego w Kołobrzegu z 28 VIII 1933, f. 1; pismo firmy budowlanej Hermanna Schmidta w Szczecinie do Pruskiego Urzędu Budownictwa Portowego w Kołobrzegu z 7 X 1933, f. 12.

¹⁴ AdPRK z 5 IV 1930, 45–50.

¹⁵ Pommersche Zeitung z 29 XII 1934.

¹⁶ AdPRK z 13 X 1934, 197.

W latach 30. XX wieku skarb państwa pruskiego zaczął pozbywać się zbędnego majątku trwałego położonego w porcie¹⁷, co w praktyce skutkowało rezygnacją z prowadzenia dalszych prac modernizacyjnych. Zbiegło się to z czasem, kiedy w Darłównu, podobnie jak w Ustce, prowadzone były największe od 1870 roku prace remontowe i budowlane¹⁸. Należy podkreślić, że dopiero od około 1935 roku Urząd Budownictwa Portowego w Kołobrzegu umożliwił uczestnictwo w wykonawstwie usług na rzecz darłowskiego portu wszystkim zainteresowanym firmom budowlanym nie tylko z prowincji pomorskiej, lecz także z pozostałych części Niemiec, jeśli tylko firmy te proponowały atrakcyjne dla zamawiającego warunki finansowe, a także gwarantowały utrzymanie zaplanowanego wcześniej harmonogramu prac¹⁹. Wymusiło to postawienie w gotowość niemal całej branży budowlanej w rejencji koszalińskiej przy jednoczesnym ściągnięciu do Darłówna (a w tym samym czasie również do Ustki) specjalistycznego sprzętu budowlanego o dużych możliwościach przerobowych, którego w powiecie sławieńskim i w sąsiednich powiatach nie było. Stąd też coraz częściej w pracach remontowo-budowlanych uczestniczyli przedsiębiorcy ze Szczecina i okolicy. Inwestycje remontowo-budowlane w porcie wykonywane były przez szczecińskie przedsiębiorstwa z powodu braku zamówień w tym zakresie w porcie szczecińskim, który między rokiem 1918 a 1933 znalazł się w złej sytuacji gospodarczej (Hilchen 1936: 163–164). Plan przebudowy i rozbudowy portu darłowskiego ze stycznia 1939 roku z zamiarem nadania mu dodatkowych funkcji skupionych wokół pomysłu budowy stoczni budowlano-remontowej upadł po wybuchu II wojny światowej²⁰.

3. Próby aktywizacji portu

Prezydent rejencji koszalińskiej Curt Cronau jako pierwszy spośród przedstawicieli władz administracyjnych wyższego szczebla rozpoznał interwencje we władzach centralnych Prus w celu podjęcia przez nie działań naprawczych w zakresie gospodarki regionu, w tym aktywizacji

¹⁷ AP Słupsk, PUBP Kołobrzeg, sygn. 6, pismo nadburmistrza Kołobrzegu do Pruskiego Urzędu Budownictwa Portowego w Kołobrzegu z 15 X 1938 (b.f.).

¹⁸ AP Słupsk, PUBP Kołobrzeg, sygn. 28, pismo Pruskiego Wyższego Urzędu Budownictwa Naziemnego w Sławnie do Urzędu Budownictwa Portowego w Darłowie z 5 X 1936, f. 31–32 i 21 X 1936, f. 25; Lindmajer 1985: 75.

¹⁹ AP Słupsk, PUBP Kołobrzeg, sygn. 29, zamówienia i rachunki odnoszące się do prac remontowo-budowlanych w porcie w Darłowie z 1937 roku, *passim*.

²⁰ OPW z I 1939, 5; Walkiewicz, Żukowski 2005: 200.

upadającego portu w Darłowie. Można przypuszczać, że serią memoriałów o złej kondycji gospodarczej rejencji, a w szczególności jej wschodniej części, naraził się na brak przychylności do swoich działań władz prowincjonalnych. Prezydium rejencji wraz z władzami Izby Przemysłowo-Handlowej w Słupsku włączyło się przez to w nurt działań na rzecz poprawy gospodarki regionu, w szczególności podupadłej gospodarki morskiej, z pominięciem władz prowincjonalnych w Szczecinie przez m.in. bezpośrednie kontakty miejscowych przedstawicieli życia gospodarczego i politycznego z przedstawicielami władz Prus i Niemiec. Również władze w Berlinie zainteresowane były pominięciem Szczecina w życiu gospodarczym Niemiec na rzecz Hamburga. Na początku lat 30. Szczecin utracił znaczenie jako główny port prowincji pomorskiej na rzecz portów w Gdańsku i Gdyni, przez co zmalała atrakcyjność szczecińskiego zespołu portowego (Włodarczyk 1994: 577–578, 590–591). Nic więc dziwnego, że próby włączenia do obsługi przez duże przedsiębiorstwa rybackie i turystyczne portów w Darłowie, Kołobrzegu i Ustce spotykały się z niechęcią władz administracyjnych, a w szczególności portowych ze Szczecina i Świnoujścia. Przedstawiciele gospodarki morskiej ze Szczecina i Świnoujścia interweniowali u władz centralnych w Berlinie przeciwko nadmiernemu włączeniu portów rejencji koszalińskiej do aktywniejszego udziału w gospodarce w basenie Morza Bałtyckiego (Włodarczyk 1994: 603). Niepowodzeniem zakończyły się próby aktywizacji portu w Darłowie działaniami zmierzającymi do poprawy infrastruktury kolejowej, w tym większego niż dotąd połączenia miasta i portu z Koszalinem i Sianowem (Kisiel 2020: 13; Kisiel, Pencarski 2018: 47).

Nadmienić należy, że w odniesieniu do obu nabrzeży władze magistrackie Darłowa nie miały pomysłu na wykorzystanie terenów przyległych do portu i dzierżawiły (w latach 1921–1933) rybakom grunty do ujścia Wieprzy do Bałtyku, przerzucając na nich konieczność wypełniania zobowiązań wynikających z ustawy o prawie wodnym z 1913 roku, szczególnie w zakresie utrzymania brzegów rzeki. Postępującą w tym czasie meliorację dolin Wieprzy i Grabowej przeprowadzono zatem z pominięciem odcinka wydzierżawionego rybakom (Bauer 1986: 112–113; Wendt 1986: 109; Pencarski 2013: 277).

Nie bez znaczenia dla darłowskiego portu pozostały trzy istotne kwestie: rozbudowy portu w Łebie (w latach 20. XX wieku), następnie w Ustce (w latach 30. XX wieku) oraz koncepcja budowy portu w Gdyni (od 1926 roku), będąca przedsięwzięciem władz polskich (Machliński 1975: 91–92). Wszystkie te koncepcje odsunęły na dalszy plan możliwość rozbudowy darłowskiego portu, tym bardziej że Darłowo powoli traciło wiodącą rolę w zakresie importu i eksportu na rzecz Kołobrzegu i Ustki. Należy za-

uważyć, że obroty portów w Kołobrzegu i Ustce zaczęły przewyższać obroty portu w Darłowie (tendencja ta utrzymywała się już do 1939 roku), jednakże infrastruktura darłowskiego portu przewyższała bazę techniczną portu kołobrzesckiego i usteckiego (Pencarski 2013: 269). Zarząd portu w Darłowie postulował dodatkowo budowę niewielkich składnic na drewno i węgiel, gdyż, podobnie jak w innych portach prowincji pomorskiej, dochodziło do kradzieży materiałów opałowych przez mieszkańców Darłowa i Darłówka, jak i pracowników portu oraz sąsiednich zakładów²¹.

Podwyższenie konkurencyjności portu gdyńskiego i odebranie rynku regionalnego niemieckim portom nadbałtyckim – w Darłowie, Łebie i Ustce w zakresie wymiany towarowej, oparto na niekorzystnych stawkach przewozowych kolei niemieckich obowiązujących na odcinkach między prowincją pomorską a Pomorzem Nadwiślańskim (i Gdańskiem), a także zastąpienie tego przewoźnika Polskimi Kolejami Państwowymi. Przegrany w tym przedsięwzięciu były wszystkie porty rejencji koszalińskiej, w tym Darłowo. Nie udało się też uczynić z Łeby wiodącego ośrodka portowego, ani tym bardziej „ożywić” port w Darłowie.

W ten sposób stopniowo zmniejszano znaczenie szczególnie portu w Łebie, z którym władze niemieckie żywiły nadzieje na rozbudowę i gospodarczą aktywizację tej części regionu, powierzając Darłowowi funkcję portu pomocniczego. Można więc stwierdzić, że walka o rynek regionalny między polską Gdynią a niemiecką Łebą, która początek miała w tym samym czasie, została przegrana przez stronę niemiecką wskutek prowadzonej polityki gospodarczej, wyczekiwanie zaś na ewentualne zmiany granicy państwowej jedynie pogłębiło dalszą zapaść gospodarczą wschodniej części rejencji. Próby zainteresowania problemem władz ministerialnych w Berlinie nie powiodły się, co skutkowało z jednej strony, stworzeniem dobrych podstaw gospodarczych dla rozbudowującego się polskiego portu i miasta Gdyni, przy jednoczesnym obniżeniu roli portów rejencji koszalińskiej, w tym Darłowa (Schmidt 1973: 37–39; Lindmajer 1985: 92; Pagel 1989: 954–956).

Z tego problemu zdawał sobie sprawę nadprezydent prowincji pomorskiej oraz prezydenci rejencji koszalińskiej i szczecińskiej. Aktywizacja portów wschodniopomorskich nie mogła zatem odbyć się kosztem braku wsparcia zespołu portowego Szczecin–Świnoujście. Z jednej strony nadprezydent prowincji w Szczecinie godził się na możliwość pomocy portom w rejencji koszalińskiej, w tym budowy dużego portu w Łebie, którego realizacja miała mieć miejsce na terenie właściwości jego urzędu, z dru-

²¹ AP Koszalin, RK, sygn. 3150, pismo Pruskiego Urzędu Budownictwa Portowego w Ustce do prezydenta rejencji w Koszalinie z 18 II 1921 (b.f.).

giej zaś nie mógł dopuścić do pogorszenia i tak złej sytuacji gospodarczej portu w Szczecinie i Świnoujściu.

Państwo pruskie czyniło starania w kierunku poprawy ogólnej kondycji gospodarczej portów prowincji pomorskiej i rejencji koszalińskiej, o ile pomoc ta mogła przyjąć też wymiar propagandowy. Port w Darłowie otrzymywał nieregularne dotacje na działalność na podstawie uchwał Landtagu prowincji pomorskiej w Szczecinie. Pomoc ta, udzielana pod pretekstem „wzmocnienia niemieczyzny na Wschodzie”, w postaci finansów kierowanych na wzmocnienie gospodarczego i kulturalnego potencjału wschodnich powiatów prowincji pomorskiej (w tym powiatu sławieńskiego), nie stawała się czynnikiem sprawczym poprawy konkurencyjności oraz wzrostu obrotów darłowskiego portu²². Obroty portu w Darłowie nie uległy również zwiększeniu przez obsługę części handlowych potrzeb państwa polskiego. Korzyści z tego wynikające czerpał przede wszystkim port szczeciński²³.

4. Połowy i przeladunki w porcie

Przeprowadzone inwestycje naprawczo-remontowe w Darłowie umożliwiły zwiększenie indywidualnych połowów prowadzonych przez rybaków. Analiza danych statystycznych odnoszących się do połowów pozwala stwierdzić, że w miarę koniunkturalnej poprawy bądź pogorszenia warunków finansowych towarzyszących połowom rybacy dokonywali połowów głównie tych gatunków ryb, które przynosiły największe dochody. W latach 1921–1931 spadł tonaż wyłowionych łososi oraz fląder, natomiast na zbliżonym poziomie utrzymywały się połowy dorsza bałtyckiego. W tym okresie doszło do znacznego wzrostu połowów leszczy. Z drugiej zaś strony, ceny ryb i przetworów rybnych zmalały o połowę, co miało wpływ na decyzję indywidualnych rybaków o zwiększeniu połowów, jak i rozszerzeniu oferty pierwszej sprzedaży ryb w portach o gatunki dotąd sporadycznie (a tańsze) spożywane przez konsumentów. Należy dodać, że port w Darłowie, jako jedyny w rejencji koszalińskiej osiągnął ogólny wzrost połowów ryb w końcu lat 30. XX wieku, podczas gdy w pozostałych portach rejencji odnotowano znaczne spadki połowów²⁴. Istotnym czynni-

²² Memoriał prezydenta rejencji koszalińskiej z 1928 (b.d.d.), w Wachowiak 2006: 128.

²³ Uchwała Pomorskiego Sejmiku Prowincjonalnego w sprawie udzielenia wsparcia wschodnim powiatom w walce gospodarczej i kulturalnej z polskością z 15 III 1929 roku i pismo Konsula Rzeczypospolitej Polskiej w Szczecinie do Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie z 18 XI 1930 roku, w Wachowiak 2006: 151, 154.

²⁴ OPW z III 1939, 80; Michaelis 1986: 157–158.

Tabela 1. Liczba czynnych rybaków w Darłowie na tle pozostałych portów rejencji koszalińskiej w latach 1920–1938

Rok	Porty rybackie				
	Darłowo	Kołobrzeg	Łeba	Ustka	pozostałe
1920	151	192	110	149	678
1925	120	195	140	155	630
1933	150	220	146	176	664
1934	144	202	140	152	655
1935	135	188	132	143	608
1936	176	192	136	168	544
1937	172	188	150	162	516
1938	159	168	152	129	525

Źródło: OPW z III 1939, 81.

kiem był również wyraźny wzrost liczby osób trudniących się rybołówstwem po 1918 roku (w Darłówniku liczba rybaków w 1910 roku wynosiła 88 i 154 w 1932 roku, a w konkurencyjnych portach w Kołobrzegu odpowiednio: 95 i 234 w 1932 roku, w Łebie 45 rybaków w 1910 roku i 142, a w Ustce 65 i 172). Do 1932 roku odnotowywano więc niewielki wzrost liczby osób utrzymujących się z rybołówstwa (Tab. 1). Od 1933 roku liczba czynnych rybaków zaczęła powoli zmniejszać się we wszystkich portach rybackich rejencji koszalińskiej, na co przekładały się niekorzystne dla tej grupy zawodowej przemiany związane z wymianą pokoleniową oraz z problemami wynikającymi z recepcji niekorzystnego dla rybackiej społeczności prawa. Jeżeli wyłowione ryby nie przynosiły rybakom dochodu równoważającego wkład pracy i ponoszonych z tego tytułu kosztów, to rybacy mogli zgłosić się do kołobrzieskiego Wyższego Urzędu do spraw Rybołówstwa (Hohes Fischereiamt) z wnioskiem o pokrycie szkód z tego tytułu, zakup sprzętu rybackiego, a także rekompensatę kosztów związanych z remontem kutrów. Mogli liczyć na zapomogi finansowe. Ta ostatnia forma pomocy stała się niezwykle ważna dla rybaków pozostających bez pracy, szczególnie na przełomie lat 20. i 30. XX wieku (Meyer-Waarden 1968: 222; Lindmajer 1985: 99).

Rozwój rybołówstwa portowego w Darłowie, podobnie jak w Kołobrzegu, Łebie i Ustce, pogarszał się z chwilą wzrostu wpływów zakładów przetwórstwa rybnego i spedycji ryb z Hamburga w południowej części basenu Morza Bałtyckiego. Z hamburskimi przedsiębiorcami przegrał wówczas nie tylko silny dotąd port szczeciński, do 1918 roku silna konkurencja dla miejscowych portów, ale przede wszystkim małe porty bałtyckie położone na wschód od Świnoujścia. Tym należałoby tłumaczyć działalność tych przedsiębiorców w portach rejencji koszalińskiej, którzy trudnili się przygotowaniem ryb do dalszej obróbki, bez możliwości przetwórstwa opar-

tęgo na własnych liniach produkcyjnych w całym cyklu produkcji. Darłowski rybacy trudnili się więc wędzeniem ryb, głównie korzystając z metod chałupniczych i własnej skromnej bazy lokalowej, bądź dostarczaniem odbiorcom ryb jedynie po wstępnym oczyszczeniu (opłukaniu)²⁵.

Po 1918 roku nastąpiło stopniowe zwiększenie ruchu w portach rejenckich (Tab. 2). Najwięcej przyjętych i odprawionych statków zarejestrowano w porcie uesteckim. Port ten, wyprzedzając port darłowski, miał pierwszeństwo (na przemian z portem kołobrzesckim) wśród pozostałych portów wschodniej części prowincji pomorskiej²⁶. Dotyczyło to także tonażu przeładunków (Lindmajer 1985: 87). Liczba statków w porcie uesteckim wpływała na udział tego portu w wwozie i wywozie zbóż (żyto, owoce). Port ten tylko w 1927 roku był miejscem wywozu większej ilości owsa (10 929 t) niż porty kołobrzescki i darłowski razem, odpowiednio: 4295 t i 599 t). To samo odnosiło się do wywożonego żyta (2810 t do 743 t eksportowanych przez port w Kołobrzegu i 426 t przez port w Darłównku)²⁷. Zła sytuacja ekonomiczna zaplecza darłowskiego portu (wsi) nie pozwalała na zwiększenie obrotów towarowych. Stąd trudno było o stabilizację przeładunków masy towarowej i utrzymanie jej w tendencji zwykłej.

Przeładunki w porcie w Darłównku zmniejszyły się w latach 20. w porównaniu z notowaniami z 1913 roku. Wprawdzie utrzymano relacje handlowe z partnerami z Wielkiej Brytanii, Szwecji, Danii, Irlandii i Holandii, podobnie jak zachowano rodzaj towarów wysłanych i przyjętych do darłowskiego portu, ale masa towarowa zmniejszyła się z 112 299 t w 1913 roku do 93 668 t w 1928 roku (Floret 1929: 11). Wzrostowi liczby przeładunków nie sprzyjały również decyzje nadprezydenta prowincji pomorskiej, który umożliwił władzom portowym bądź samorządowym podwyższenie opłat za korzystanie z urządzeń portowych we wszystkich

Tabela 2. Ruch w portach w Kołobrzegu, Darłównie i Ustce w 1918 roku

Port	Liczba przyjętych statków	Tonaż przyjętych statków [kg]	Liczba odprawionych statków	Tonaż odprawionych statków [kg]
Kołobrzeg	10	300 000	9	b.d.
Darłówno	7	208 000	7	883 000
Ustka	104	11 613 000	106	3 566 000

Źródło: AP Koszalin, RK, sygn. 3103, „Übersicht der Verkehrsentwicklung der Häfen Kolberg, Rügenwaldermünde und Stolpmünde im Rechnungsjahr 1918“ (b.f.).

²⁵ OPW z I–II 1936, 12.

²⁶ OPW z II 1925, 26.

²⁷ OPW z VIII 1928, 40.

Tabela 3. Liczba przyjętych i odprawionych statków oraz ich tonaż w porcie w Darłowie (Darłótku), Kołobrzegu i Ustce w latach 1918–1928

Rok	Darłowo (Darłótko)		Kołobrzeg		Ustka	
	liczba statków	przeładunek [m ²]	liczba statków	przeładunek [m ²]	liczba statków	przeładunek [m ²]
1918	4	1967	3	596	15	10 565
1919	3	1173	4	1564	33	23 144
1920	25	9635	10	4656	90	72 053
1921	28	10 096	30	21 086	151	120 868
1922	29	6588	381	21 134	214	165 633
1923	39	18 019	263	71 597	165	165 609
1924	238	56 243	295	82 400	382	168 706
1925	353	84 517	452	193 653	699	243 496
1926	277	67 126	402	164 002	570	292 458
1927	445	103 882	710	282 535	719	312 477
1928	413	93 663	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.

Źródło: OPW z II 1927, 13; Sievers 1927: 32; Bartz 1928: 124; Sievers 1929: 93, 101; Pagel 1989: 954.

portach prowincji. Sytuacji nie poprawiło okresowe zniesienie uiszczania opłaty portowej, które miało na celu pobudzenie ruchu w porcie, a w rzeczywistości przyczyniło się do pogorszenia jego kondycji finansowej²⁸.

Funkcjonowanie portu w Darłowie, podobnie jak portów w Kołobrzegu, Łebie i Ustce, opierało się na lokalnym rynku. Port ten uczestniczył w wymianie handlowej z północną częścią Niemiec i sąsiednimi nadbałtyckimi państwami, a także ze Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich i Wielką Brytanią. W 1938 roku, w czasie największej aktywności gospodarczej w zakresie przeładunków, darłowski port pełnił już tylko drugorzędną rolę, po porcie uesteckim (w tym roku przeładunki w Ustce osiągnęły 235 064 t, w Darłowie już tylko 67 001 t) (Tab. 3). Do obu portów importowano węgiel, drewno (Tab. 5), nawozy sztuczne i materiały budowlane, natomiast przedmiotem eksportu stały się płody rolne (Tab. 7) oraz gotowe artykuły spożywcze na bazie tłuszczów i mąki, a także alkohol i papier z papierni w Dębnicy Kaszubskiej, Kępicach i Koszalinie (Tab. 6 i 8) (Gasztold 1979: 57; Techman 1996: 225–226). Należy zaznaczyć, że brak większych inwestycji w infrastrukturę darłowskiego portu skutecznie ograniczyło jego możliwości przeładunkowe (Beckmann 1938: 39) (Tab. 4 i 5).

²⁸ AdPRK z 29 III 1924, 65.

Tabela 4. Przeladunek w portach w Darłowie, Kołobrzegu i Ustce w latach 1924–1938 [t]

Rok	Darłowo	Kołobrzeg	Ustka
1924	18 028	46 631	98 406
1934	31 544	150 469	182 252
1937	60 735	217 696	235 036
1938	67 001	230 457	235 064

Źródło: Pagel 1989: 210.

W latach 1918–1938 odnotowano spadek importu węgla przez port w Darłowie. Spadek ten zapoczątkowany został jeszcze w drugiej połowie XIX wieku i utrzymał się do lat 30. XX wieku. Jedną z tego przyczyn stało się zmniejszone zapotrzebowanie na węgiel zza granicy na korzyść wwozu do prowincji pomorskiej węgla ze Śląska i z Nadrenii. Od lat 90. XIX wieku malało również znaczenie żeglarstwa, a jednostki będące w użyciu poddawano stopniowemu wycofywaniu i procesowi kasacji. Proces ten trwał do końca lat 30. XX wieku. Wskutek likwidacji w 1930 roku floty żaglowych statków handlowych w porcie w Darłowie już ich nie używano. Utrzymał się jeszcze stan posiadania armatorów, do których należały statki o napędzie parowym, choć i ten środek transportu zanikał w portach rejencji koszalińskiej. W porcie w Darłowie odnotowano tylko jeden statek w 1927 i 1932 roku (skasowany w 1932 roku), w porcie w Kołobrzegu dwa statki w 1927 roku i jeden w 1932 roku, a w porcie w Ustce od 1927 roku statków parowych nie było²⁹.

W latach 1918–1938 odnotowano spadek importu węgla przez port w Darłowie. Spadek ten zapoczątkowany został jeszcze w drugiej połowie XIX wieku i utrzymał się do lat 30. XX wieku. Jedną z tego przyczyn stało się zmniejszone zapotrzebowanie na węgiel zza granicy na korzyść wwozu do prowincji pomorskiej węgla ze Śląska i z Nadrenii. Od lat 90. XIX wieku malało również znaczenie żeglarstwa, a jednostki będące w użyciu poddawano stopniowemu wycofywaniu i procesowi kasacji. Proces ten trwał do końca lat 30. XX wieku. Wskutek likwidacji w 1930 roku floty żaglowych statków handlowych w porcie w Darłowie już ich nie używano. Utrzymał się jeszcze stan posiadania armatorów, do których należały statki o napędzie parowym, choć i ten środek transportu zanikał w portach rejencji koszalińskiej. W porcie w Darłowie odnotowano tylko jeden statek w 1927 i 1932 roku (skasowany w 1932 roku), w porcie w Kołobrzegu dwa statki w 1927 roku i jeden w 1932 roku, a w porcie w Ustce od 1927 roku statków parowych nie było³⁰.

²⁹ OPW z III 1932, 33; IV–V 1938, 83.

³⁰ OPW z III 1932, 33; IV–V 1938, 83.

Tabela 5. Wywóz drewna w portach w Darłowie, Kołobrzegu i Ustce w latach 1927–1932 [t]

Asortyment drewna	Darłowo						Kołobrzeg						Ustka					
	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1927	1928	1929	1930	1931	1932
Drewno	–	–	–	–	–	–	–	860	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Drewno przeznaczone do budowy (przed obróbką)	–	1143	–	–	–	–	1070	1600	2494	1381	1815	–	890	1800	10 084	3004	26	1018
Drewno przeznaczone do budowy (po obróbce)	359	306	409	247	–	5	–	–	1609	2571	1213	–	297	1807	159	–	550	953
Bele drewniane i deski	3666	–	–	1000	–	–	–	–	4347	9684	10 747	9850	–	4073	34 645	42 467	46 035	15 679
Podkłady kolejowe	–	–	–	–	–	–	–	–	–	299	386	–	–	399	–	–	–	–
Drewno opałowe	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	29	–	–	–
Tarcica	–	–	–	–	–	–	15	–	–	–	52	–	513	1447	1978	1908	1068	–
Razem	4025	1449	409	1247	–	5	1085	2460	845	13 935	14 213	9850	1700	9526	46 895	47 379	47 679	17 650

Źródło: OPW z II 1933, 12.

Tabela 6. Kierunki wywozu i przywozu masy towarowej w porcie w Darłowie w 1931 roku

Porty	Darłowo	
	wywóz	przywóz
Prusy Wschodnie	–	–
Szczecin i Świnoujście	2569	3967
Pozostałe porty prowincji pomorskiej	150	265
Lubeka	–	–
Szlezwik-Holsztyn	789	–
Hamburg	29	1263
Brema	329	–
Oldenburg	618	–
Eemshaven	28	–
Pozostałe porty rejonu Morza Północnego w Niemczech	657	–
Porty nadreńskie	1014	975
Łącznie	6183	6470
Estonia	–	–
Łotwa	–	–
Polska	–	7
Szwecja	–	–
Norwegia	–	–
Dania	179	541
Wielka Brytania i Irlandia	–	–
Holandia	–	–
Belgia	–	2445
Francja	–	–

Źródło: OPW z I 1932, 8.

Tabela 7. Eksport i import zbóż z Darłowa, Kołobrzegu

Kierunki eksportu i importu	Pszenica			Żyto		
	Kołobrzeg	Darłowo	Ustka	Kołobrzeg	Darłowo	Ustka
Prusy Wschodnie	–	–	–	–	–	–
Szczecin i Świnoujście	538	220	350	21	96	375
Pozostałe porty prowincji pomorskiej	4	–	–	1	–	–
Lubeka	–	–	–	–	–	–
Szlezwik-Holsztyn	–	–	–	290	–	690
Porty w rejonie Łaby	–	–	–	–	–	–
Brema	335	122	225	6106	1360	11 012
Oldenburg	–	–	–	3090	–	126
Eemshaven	–	–	–	1319	–	2860
Pozostałe porty basenu Morza Północnego	–	–	–	–	–	–
Porty nadreńskie	4414	218	2936	7528	29	8103

5. Uwarunkowania działalności podmiotów rybackich

Kryzys powojenny dotknął wszystkie branże gospodarki i rybołówstwo nie stanowiło wyjątku. Rybaków zalicza się do tej grupy zawodowej, która w Darłowie najdotkliwiej odczuła skutki kryzysu powojennego³¹. Na kształtowanie się cen ryb po 1919 roku miały wpływ dwa zasadnicze czynniki. Pierwszy z nich to popyt na ryby bądź produkty rybne ze względu na atrakcyjność cenową i dużą konkurencję na rynku dostawców. Drugi zaś to wysokie koszty pracy rybaków. Te dwa czynniki skutkowały wzrostem cen, które, gdyby nie interwencja nadprezydium prowincji, mogłyby doprowadzić do ruiny finansowej całą branżę rybacką w prowincji pomorskiej, a za nią przetwórstwo rybne³².

Rybacy z Darłowa wraz z rybakami z Kołobrzegu, Łeby i Ustki oraz kilku nadbałtyckich wsi rybackich utworzyli związek mający zapewnić większe szanse w handlu detalicznym i hurtowym na miejscowym rynku, a także wesprzeć działania handlowe poza rejencją, głównie na chłonnym, choć silnie nasyconym konkurencją, rynku szczecińskim. Przewodnictwo w organizacji uzależnione było od wyników wyborów do rady rybackiej. Jej siedzibą był ten port, z którego wywodził się wyłoniony w drodze wy-

i Ustki do i z portów niemieckich w 1933 roku

Owies			Jęczmień			Pozostałe zboża		Mąka i inne półprodukty z młynów, mączka ziemniaczana		
Kołobrzeg	Darłowo	Ustka	Kołobrzeg	Darłowo	Ustka	Kołobrzeg	Ustka	Kołobrzeg	Darłowo	Ustka
102	–	153	–	–	–	–	–	–	–	–
279	39	416	2844	103	552	5	–	362	3346	75
29	–	–	–	–	–	–	–	296	–	–
200	–	137	–	–	–	–	–	–	–	–
–	–	426	–	–	–	–	–	–	–	–
–	–	120	–	–	–	–	–	–	–	–
2452	217	2955	137	–	826	–	29	10	–	–
394	113	248	–	–	58	–	–	–	–	–
532	–	1019	–	–	–	–	–	–	–	–
254	–	949	–	–	–	–	–	–	–	–
1967	–	4615	68	–	174	–	–	8146	45	762

Źródło: OPW z II 1933, 10.

³¹ AdPRK z 4 I 1919, 2.

³² AdPRK z 18 I 1919, 4.

Tabela 8. Przyjęcia i odprawy masy towarowej w portach w Darłowie, Kołobrzegu i Ustce w 1932 roku

Kierunki przyjęcia i odpraw towarów	Kołobrzeg		Darłowo		Ustka	
	odprawy	przyjęcia	odprawy	przyjęcia	odprawy	przyjęcia
	[t]					
Prusy Wschodnie	102	634	–	–	153	149
Szczecin i Świnoujście	4351	6552	4759	6122	8326	12 797
Pozostałe porty prowincji pomorskiej	341	80	142	3	–	86
Lubeka	200	–	–	–	137	–
Szlezwik-Holsztyn	290	77	–	265	1116	–
Hamburg	420	4253	–	3014	5499	11 895
Pozostałe porty w rejonie Łaby	–	–	–	–	120	–
Brema	9086	305	1699	60	15 061	275
Oldenburg	3484	–	113	130	432	–
Eemshaven	7457	5205	–	470	3879	1001
Pozostałe porty Morza Północnego	254	–	–	250	949	–
Porty w Nadrenii	24 594	4713	292	205	26 050	15 397
Związek Radziecki (część europejska)	–	–	–	–	–	8100
Łotwa	–	–	–	–	–	6381
Litwa (wraz z Kłajpedą)	–	–	–	–	100	604
Wolne Miasto Gdańsk	–	–	–	–	1	–
Polska	–	–	–	476	–	–
Finlandia	–	165	–	–	–	–
Szwecja	–	–	–	–	–	2661
Dania z Islandią	313	2380	–	589	247	3238
Wielka Brytania i Irlandia	3642	–	–	–	7958	–
Holandia	1773	2731	–	1330	681	1262
Belgia	–	2875	–	–	2285	3200
Stany Zjednoczone Ameryki i Kanada	–	100	–	532	–	–

Źródło: OPW z II 1933, 1.

borów rybak (Oberfischmeister)³³. Konsolidacja środowiska rybackiego była tym bardziej uzasadniona, gdyż władze miejskie i portowe zaczęły podważać prawo rybaków do ulg podatkowych, jakimi ci cieszyli się jeszcze przed 1918 roku. Brak miarodajnych źródeł nie pozwala na odtworze-

³³ OPW z XI 1924, 126–127.

nie szczegółów odnoszących się do relacji między zbiorowością rybaków darłowskich a służbą skarbową. Wiadomym, że występujące tu problemy były zbliżone do tych w Kołobrzegu, Łebie czy Uście³⁴.

Darłowskie rybołówstwo było niedoinwestowane i pozbawione państwowych dotacji, z brakiem możliwości poprawy warunków pracy i podniesienia efektywności w przyszłości. Port darłowski, podobnie jak pozostałe porty rejencji koszalińskiej, stał się małą konkurencją dla wielkiego zespołu portowego (połowowo-przetwórczego) w Hamburgu. Władze Izby Przemysłowo-Handlowej w Słupsku przyznały to, choć nie tak jednoznacznie, w 1936 roku, zwracając uwagę na brak możliwości porównania przenikliwości darłowskiego portu na rynkach regionalnych południowej części basenu i portów Morza Północnego i Morza Bałtyckiego. Niedoinwestowanie rybołówstwa morskiego trwało właściwie do końca lat 30. XX wieku. Sytuacja ta skutecznie zniechęcała potencjalnych rybaków do tego zawodu, a to znalazło odzwierciedlenie w powoli spadającej liczbie osób wykonujących ten zawód (Gasztold 1979: 13).

Problemy ekonomiczne, jakie wystąpiły po 1929 roku i jakie dotknęły rybołówstwo, a co się z tym wiąże konieczność dostosowania się rybaków do potrzeb rynku, były przyczyną prac nielicznych miejscowych korporacji nad poprawą kondycji ekonomicznej indywidualnych oraz korporacyjnych rybaków. Rybołówstwo to bodajże jedna z niewielu gałęzi przemysłu spożywczego, której po 1933 roku władze nazistowskie nie udzieliły istotnej pomocy i w której trudności ekonomiczne, ujawnione szczególnie w następstwie kryzysu ekonomicznego z 1929 roku, nie zostały przezwyciężone. W wymiarze lokalnym znalazło to dodatkowy wyraz w większym niż dotąd, egzekwowaniu przez władze portowe zakazu odłowów niektórych gatunków ryb w rejonie konkretnych portów. Doprowadziło to do wyspecjalizowania portów w zakresie odłowów poszczególnych gatunków ryb. Port kołobrzescki, na przykład, oferował w sprzedaży hurtowej przede wszystkim dorsze (ich odłów był największy w porównaniu z odłowem pozostałych gatunków ryb), a połowy leszcza stały się domeną portu w Łebie (osiągnięte w 1936 roku połowy tego gatunku ryby stanowiły więcej niż połowę odłowionych fląder przez miejscowych rybaków, a stanowiących największe po leszczach odłowy według gatunków). Leszcz również był najczęściej występującym gatunkiem ryb w rejonie portu darłowskiego i uestckiego, choć przewaga jego odłowów nad pozostałymi

³⁴ Archiwum Państwowe w Szczecinie, Akta miasta Kołobrzegu, sygn. 3474, pismo prawnika Gustava Zimmera w Kołobrzegu do magistratu w Kołobrzegu z 15 II 1920, f. 125 i z 16 III 1920, f. 126.

gatunkami nie sięgała nawet jednej trzeciej, nie uwzględniając odłowów dorsza w porcie w Darłowie³⁵.

W końcu 1922 roku w prowincji pomorskiej rozwinęła się sieć administracji portowej. Rozbudowano kadrowo i osobowo policję portową (Hafenpolizei), powołano nowe urzędy administracji portowej w Kołobrzegu i Słupsku. Porty w Darłówniku, Kołobrzegu i Ustce stały się siedzibami organizacji połowowych i korporacji marynarskich (Fenske 1993: 80). Nie wpłynęło to na poprawę infrastruktury w portach rejencji koszalińskiej, a to ze względu na brak inwestycji budowlanych i ograniczanie się wyłącznie do bieżących napraw (Piotrowski 1965: 132).

Zmiana uwarunkowań politycznych pośrednio wpłynęła również na wymianę kadr w komisjach egzaminacyjnych, których zadaniem miało być dopuszczenie kandydatów do wykonywania zawodu sterników i rybaków. W rejencji koszalińskiej były trzy takie komisje, w tym jedna w Darłówniku (podobnie jak w Kołobrzegu i Ustce). W październiku 1934 roku nadzór nad działalnością wszystkich komisji egzaminacyjnych sprawował mistrz rybacki (Oberfischermeister) z Kołobrzegu. Uczestniczył on również w egzaminach teoretycznych i praktycznych. Pozostali dwaj członkowie darłowskiej komisji egzaminującej pochodzili z Darłowa i Darłównika³⁶.

W kwietniu 1938 roku weszły w życie zmiany organizacyjne dotyczące zarządzania i administrowania urządzeniami portowymi. Nadprezydent prowincji pomorskiej 4 kwietnia 1938 roku wydał w tej sprawie zarządzenie o przejęciu latarni w Darłowie, Kołobrzegu i Ustce. Tym samym zostały znowelizowane przepisy wykonawcze dotyczące zadań ich administratorów, określono odpowiedzialność za utrzymanie obiektów, a przede wszystkim umiejscowiono przedstawicieli prywatnych jednostek pływających w państwowym prawodawstwie portowym (te dotąd przewidywało jedynie specyficzne sytuacje i sposoby ich rozwiązań). Wprowadzone unormowania prawne regulowały czas pracy darłowskich latarników (za początek objęcia służby uznana została pełna godzina przed zachodem słońca, natomiast za zakończenie pełna godzina po wschodzie słońca). Latarnik również został zobowiązany do prowadzenia ksiąg wejść i wyjść statków do/z portu, w tym do gromadzenia danych osobowych kapitanów, armatorów i innych informacji związanych z masą towarową znajdującą się na statku, opuszczającą go lub załadowywaną w darłowskim porcie³⁷.

Również 4 kwietnia 1938 roku nadprezydent prowincji pomorskiej wydał przepisy administracyjne regulujące działalność portów w Darłowie

³⁵ OPW z V 1937, 56.

³⁶ AdPRK z 13 X 1934, 199.

³⁷ Sonderbeilage AdPRK z 23 IV 1938, 1–3.

wie, Kołobrzegu i Ustce. Określono granice portów, kwestie związane z administracją portową, wskazano instytucje odpowiedzialne za nadzór nad prawidłowym przebiegiem czynności służbowych itp.³⁸. Ponadto w zarządzeniu policyjnym z 4 kwietnia 1938 roku zostały wskazane przestrzenie terenu portowego w Darłowie i Darłótku, portu i redy, będących przedmiotem zainteresowania władz portowych, i tereny podlegające nowo wprowadzonym regulacjom prawnym. Za administrację portem w Darłowie odpowiadał miejscowy Urząd Portowy. Ograniczono również ruch w wewnętrznej części tzw. portu zimowego – „Winterhafen”. Ponadto wprowadzono tam inne ograniczenia w ruchu portowym: zakaz przeładunku towarów w miejscach do tego nieprzeznaczonych, zakaz ruchu w godzinach wieczornych i nocnych (20:00–3:00). Podporządkowano ruch portowy komunikacji pieszej między wschodnią a zachodnią częścią Darłówka³⁹. Zmiany prawne pozwoliły na przeprowadzenie korekty własności skarbu państwa pruskiego i władz miejskich w portach przez przekształcenia działek budowlanych i wprowadzenie stosownych modyfikacji w katastrze portowym⁴⁰.

W połowie lat 20. XX wieku zmieniły się warunki współpracy między właścicielami łodzi (głównie rybakami) a podmiotami wspomagającymi transport morski, rybołówstwo i ratownictwo morskie. Nastąpił rozdział kompetencji funkcji wszystkich podmiotów pracujących w gospodarce morskiej na rzecz rentowności i nastawienia na osiąganie dochodów. Podniesiono między innymi opłaty za przechowywanie łodzi i statków, ich elementów i innego sprzętu wodnego. Usługi w tym zakresie świadczyła między innymi stacja ratownictwa morskiego w Darłótku. Oferowano również usługi związane z pomocą przy holowaniu łodzi i statków.

Darłowscy rybacy współpracowali w dziedzinie ratownictwa morskiego z polskimi rybakami z Pomorza Nadwiślańskiego i rybakami z Wolnego Miasta Gdańska. Zobowiązywała ich do tego, podobnie jak rybaków z Kołobrzegu, Łeby i Ustki, polsko-niemiecka umowa z 10 grudnia 1927 roku⁴¹. Na jej podstawie polscy i niemieccy rybacy mogli liczyć na szybką pomoc w przypadku zagrożenia życia i mienia. Dotyczyło to zarówno tych, którzy dokonywali połowów na wodach terytorialnych macierzystego państwa, jak i tych, którzy na podstawie stosownych umów mieli prawo do połowu na wodach terytorialnych sąsiedniego państwa⁴².

³⁸ Sonderbeilage AdPRK z 23 IV 1938, 4.

³⁹ Sonderbeilage AdPRK z 23 IV 1938, 12–13.

⁴⁰ Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni, Akta miasta Łeby, sygn. 431, pismo landrata w Łęborku do burmistrza Łeby z 2 I 1938 (b.f.); pismo Pruskiego Urzędu Budownictwa Portowego w Ustce do magistratu w Łebie z 30 VII 1938 (b.f.).

⁴¹ Kreisblatt des Landkreises Stolp z 27 VII 1932, 117.

⁴² Głos Pogranicza i Kaszub z 20 I 1935.

Ministerstwo Domen Państwowych i Lasów w Berlinie (Domänen-, Rentenamt und Forstministerium), nadzorujące prawidłowość wypełnienia regulacji związanych z bezpieczeństwem, poinstruowało stacje ratownictwa morskiego, by wszelkie operacje finansowe związane z opłatami za usługi odbywały się w markach w złocie, ewentualnie w innych środkach płatniczych używanych w Niemczech, których wartość należało przeliczyć zgodnie z bieżącym kursem⁴³. Wynikało to ze złej sytuacji gospodarczej zarówno prywatnych rybaków, jak i przedsiębiorstw związanych z gospodarką morską. Paradoksalnie, okres gospodarczej prosperity, jaki zakończył się wraz z wybuchem I wojny światowej, doprowadził początkowo do przeinwestowania przedsiębiorstw morskich przez dalszą modernizację zakładów oraz zwiększenie nakładów na urządzenia, a przez to do osiągnięcia wzrostu możliwości produkcyjnych bądź przetwórczych. Po zakończeniu wojny wielu przedsiębiorców liczyło przynajmniej na podtrzymanie dotychczasowego poziomu zamówień w usługach, w szczególności w dziedzinie produkcji i przetwórstwa. Jednakże kolejne spadki wartości marki doprowadziły do stopniowego wycofywania się kontrahentów z tych spółek, w których ulokowane zostały wkłady finansowe bądź rzeczowe. To zaś skutkowało szybkim upadkiem przedsiębiorstw, które, by przetrwać na rynku, zmuszone były, z jednej strony, ograniczyć swoją ofertę, z drugiej zaś, skoncentrować się na specjalizacji produkcji bądź świadczeniu wąskiego wachlarza usług. W tak skomplikowanej sytuacji znalazło się kilku przedsiębiorców z Darłowa i Darłówka, którzy przed 1914 rokiem realizowali wszechstronne zamówienia towarowo-usługowe, a po 1918 roku zmuszeni byli zmienić oferty handlowe na takie, na jakie istniało zapotrzebowanie na darłowskim rynku lokalnym. Nie istniały możliwości ewentualnego eksportu poza rynek lokalny, jak i udziału na rynku regionalnym. Szczególnie ucierpiało darłowskie środowisko kupieckie związane z gospodarką morską w zakresie obrotu spożywców. Walkę o przetrwanie prowadziły dwa przedsiębiorstwa obrotu zbożami z potężnymi zapleciami magazynowymi, zlokalizowanymi w sąsiedztwie rzeki Wieprzy („Pommersche Getreidehandels A.G.” i firma Adolfa Alberta Rubensohna), wędzarnia ryb oraz wielobranżowe Sławieńskie Rolnicze Towarzystwo Kupna i Sprzedaży („Schlawer Landwirtschaftlicher Ein- und Verkaufsverein”). Trudności w utrzymaniu się na rynku dotknęły w takim samym stopniu małych i średnich przedsiębiorców (Floret 1929: 10). Należy podkreślić, że obrót zbożem oraz jego wywóz przez porty reencji miał szczególne znaczenie ze względu na zachwianie produkcji rol-

⁴³ AdPRK z 15 III 1924, 55–56.

nej po 1918 roku przy jednoczesnej konieczności utrzymania rentowności gospodarstw rolnych w pobliżu Darłowa (Darłówka) (Lindmajer 1985: 89).

Dodatkowym czynnikiem utrudniającym rozwój portu w Darłowie było zajęcie obszarów leżących na zachód od portu przez wojsko. Po 1918 roku tereny portowe i obszary przyległe nadal były wykorzystywane przez wojsko wbrew obowiązującym ustaleniom traktatu wersalskiego i umów międzynarodowych. W wyniku kontroli alianckich, jakie odbywały się na terenach stanowiących własność wojska, policji oraz pozostałych służb mundurowych, mogących w oczach przedstawicieli kontrolerów przedstawiać wartość bojową, zabroniono przeprowadzania jakichkolwiek ćwiczeń. Dotyczyło to również wszystkich torów wodnych na morzu i łądzie w rejonie Darłowa⁴⁴.

Władze wojskowe stanęły tym samym przed problemem jawnego informowania turystów, którzy licznie odwiedzali wydmy w rejonie Darłówka. Dotyczyło to również indywidualnej turystyki morskiej. Informacjami na temat manewrów dysponowały wprawdzie wszystkie władze cywilnych instytucji związanych z gospodarką morską (te informowały o odbywających się ćwiczeniach przez wywieszenie w Darłówku odpowiednich komunikatów oraz publikowanie ich w urzędowych periodykach i w miejscowej prasie), jednakże zastanawiano się nad publikacją informacji w czasopiśmie turystycznych.

Podsumowanie

Podsumowując, należy podkreślić kilka istotnych kwestii. Działalność portu w Darłowie w dwudziestolecie międzywojennym zależała od władz centralnych, w mniejszym zaś stopniu od władz prowincjonalnych i rejencyjnych. Wyraźny jest brak jednolitej, spójnej i konsekwentnie realizowanej koncepcji funkcjonowania darłowskiego portu. Zderzały się tu dwie odmienne koncepcje, oparte bądź na jego rozbudowie, bądź na pozostawieniu w dotychczasowej funkcji i zasięgu działania. Brak tej konsekwencji zauważa się również w odniesieniu do wyznaczenia we wschodniej części rejencji koszalińskiej portu o wiodącym charakterze. W zależności od doraźnych politycznych i ekonomicznych czynników miał być nim port w Łebie, a następnie w Uście. Port w Darłowie, pozostając w cieniu zmieniających się (i jak się okazało nietrafnych) pomysłów ratowania gospodarki morskiej we wschodniej części prowincji pomorskiej, stał się tym podmiotem, który nie tylko nie był brany pod uwagę jako ośrodek

⁴⁴ AP Koszalin, RK, sygn. 4366, pismo prezydenta rejencji w Koszalinie do redakcji gazety wydawanych w rejencji koszalińskiej z 17 VIII 1927, f. 17.

o pomocniczym chociażby charakterze, ale był skazany na dalszą degradację. Ewentualne próby zmiany znaczenia portu, podejmowane przez władze Darłowa, nie przynosiły pożądaných rezultatów (i nie mogły ich przynieść), gdyż ambicje władz miasta przerastały możliwości finansowe i organizacyjne gminy miejskiej. Pomysłu na kierunek rozwoju portu nie miały ani władze republiki weimarskiej, ani władze nazistowskie. Te ostatnie skutecznie nawet zahamowały ewentualną próbę podniesienia rangi portu, wiążąc go z wojskiem, które w tym przypadku nie odegrało większej roli ani jako czynnik miastotwórczy, ani jako podstawa rozwoju portu. Władze państwowe i samorządowe nie wsparły upadającego rybołówstwa indywidualnego, co wymusiło konieczność organizacji rybołówstwa na zasadach spółdzielczości przez samych rybaków, zachowując ich autonomię jedynie w odniesieniu do indywidualnej sprzedaży ryb. Działalność niemal wszystkich podmiotów funkcjonujących w porcie w Darłowie i kooperujących z nim, podobnie zresztą jak w pozostałych portach wschodniej części prowincji pomorskiej, oparta została wyłącznie na własnych siłach i mogła liczyć co najwyżej na nadwątlone kryzysami gospodarczymi po roku 1918 i 1929 kurczące się zaplecze finansowe i kadrowe.

Bibliografia

Materiały archiwalne

- Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni
 - Akta miasta Łeby (Magistrat Łeba)
- Archiwum Państwowe w Koszalinie
 - Rejencja Koszalińska (Regierung Köslin)
- Archiwum Państwowe w Koszalinie Oddział w Słupsku
 - Pruski Urząd Budownictwa Portowego w Kołobrzegu (Preussisches Hafengebäudeamt Kolberg)
- Archiwum Państwowe w Szczecinie
 - Akta miasta Kołobrzegu (Magistrat Kolberg)

Źródła publikowane

- Haushaltsplan der Stadt Rügenwalde für das Rechnungsjahr 1934.

Periodyki

- Amtsblatt der Preußischen Regierung zu Köslin (1918–1939)
- Głos Pogranicza i Kaszub (1935)
- Kreisblatt des Landkreises Stolp (1932)
- Ostpommersche Wirtschaft (1918–1939)
- Pommersche Zeitung (1934)

Opracowania

- BARTZ E. 1928. Zur Statistik der pommerschen Wirtschaft, *Pommern Jahrbuch* 1928: 120–129.
- BAUER J. 1986. Die Regulierung der Wipper 1929–32, [w:] *Der Kreis Schlawe. Ein pommersches Heimatbuch*, Bd. 1: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (Hrsg.), Husum: Husum Druck- und Verlagsges, 112–113.
- BECKMANN H. 1938. *Stettin und Gau Pommern. Ein heimatkundliches Merkheft für Grundschüler*, Breslau: Handels Verl.
- BOŃCZA-BYSTRZYCKI L. 2016. *Zarys dziejów parafii Mariackiej w Darłowie (XIX i XX wiek do 1945 roku)*, Koszalin: Politechnika Koszalińska.
- FENSKE H. 1993. *Die Verwaltung Pommerns 1815–1945. Aufbau und Ertrag*, Köln–Weimar–Wien: Böhlau Verlag.
- FLORET O. 1929. Handel, Gewerbe und Verkehr, [w:] *Rügenwalde an der Ostsee*, Hannover: Verlag Artur Seelemeyer, 7–12.
- GASZTOLD T. 1979. Od zakończenia I wojny światowej do wyzwolenia w 1945 roku, [w:] *Kołobrzeg. Zarys dziejów*, T. Gasztold, H. Kroczyński, H. Rybicki (red.), Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 90–127.
- HILCHEN F. 1936. *Porty morskie. Urządzenia przeladunkowe. Organizacja i eksploatacja*, Warszawa: Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonialnej.
- KISIEL A. 2020. *Dzieje Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej. Rozwój, upadek, odbudowa 1898–2020*, Szczecin: Koszalińska Kolej Wąskotorowa/Wydawnictwo INES.
- KISIEL A., PENCARSKI K. 2018. *Po wąskim torze. Dzieje Koszalińsko-Bobolicko-Białogardzkiej Kolei Wąskotorowej i jej następców (1898–2018)*, Koszalin: Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej.
- LINDMAJER J. 1977. Flota i handel morski na wybrzeżu środkowopomorskim w pierwszej połowie XIX wieku, *Koszalińskie Studia i Materiały* 1: 166–176.
- LINDMAJER J. 1985. W ramach państwa prusko-niemieckiego od początku XIX w. do 1945 roku, [w:] *Dzieje Ustki*, J. Lindmajer, T. Machura, Z. Szultka (red.), Słupsk: Polskie Towarzystwo Historyczne, Oddział w Słupsku, 81–147.
- MACHALIŃSKI Z. 1975. *Gospodarcza myśl morska II Rzeczypospolitej (1919–1939)*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk: Ossolineum.
- MEYER-WAARDEN P. 1968. Die Fischerei des Kreises Kolberg-Körlin insbesondere die Ostpommerns, [w:] *Der Kreis Kolberg-Körlin*, R. Staberock (Hrsg.), Bad Oldesloe: Pommerscher Buchversand in Kommission, 217–228.
- MICHAELIS VON E. 1986. Die See- und Küstenfischerei, [w:] *Der Kreis Schlawe. Ein pommersches Heimatbuch*, Bd. 1: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (Hrsg.), Husum: Husum Druck- und Verlagsges, 155–159.
- PAGEL K. 1989. *Der Landkreis Stolp. Zeugnisse seinen deutschen Vergangenheit*, Lübeck: Heimatkreises Stolp, Landkreis Stolp.
- PENCARSKI K. 2013. Problemy społeczne i gospodarcze Darłowa i Sławna w latach 1918–1939, [w:] *Historia i kultura ziemi sławieńskiej*, t. 11: *Ośrodki miejskie*, W. Rączkowski, J. Sroka (red.), Sławno–Darłowo: Fundacja Dziedzictwo, 267–300.
- PENCARSKI K. 2019. Źródła do dziejów Darłowa w latach 1800–1945 w archiwach polskich i niemieckich. Przegląd zawartości informacyjnej akt, [w:] *Historia i kultura ziemi sławieńskiej*, t. 13: *Darłowo*, W. Rączkowski, J. Sroka (red.), Sławno–Darłowo: Fundacja Dziedzictwo, 17–62.
- PIOTROWSKI K. 1965. Między dwiema wojnami (1918–1945), [w:] *Dzieje Kołobrzegu (X–XX wiek)*, H. Lesiński (red.), Poznań–Słupsk: Wydawnictwo Poznańskie, 132–139.

- ROSENOW K. 1929. Rügenwalder Bau- und Kunstdenkmäler, [w:] *Rügenwalde an der Ostsee*, Hannover: Verlag Artur Seelemeyer, 13–19.
- ROWIŃSKA E., GALICKA I. 1957. *Studium historyczno-urbanistyczne do planu zagospodarowania przestrzennego Darłowa (woj. koszalińskie)*, Poznań [maszynopis].
- SCHMIDT G. (Hrsg.) 1973. *Ostseebad Stolpmünde. Eine Ergänzung der im Jahre 1936 erschienen Stolpmünder Chronik*, Hamburg: Pommerscher Buchversand.
- SIEVERS H. 1927. Ostpommerns Handel und Industrie nach dem Kriege, *Pommern Jahrbuch 1926–1927*: 27–33.
- SIEVERS H. 1929. Handel und Industrie mit besonderer Berücksichtigung des Verkehrs wesens, [w:] *Hinterpommern. Wirtschafts- und Kulturaufgaben eines Grenzbezirkes*, C. Cronau (Hrsg.), Berlin: M. Bauchwitz, 81–119.
- TECHMAN R. 1996. Małe porty Wybrzeża Środkowego w latach 1945–1952, *Studia Bałtyckie. Historia 2*: 224–277.
- WACHOWIAK B. (red.) 2006. *Źródła do kaszubsko-pomorskich aspektów dziejów Pomorza Zachodniego do roku 1945*, t. IV: *Pomorze Zachodnie w okresie od traktatu wersalskiego po klęskę III Rzeszy*, Poznań–Gdańsk: Wydawnictwo Poznańskie, Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie.
- WALKIEWICZ L., ŻUKOWSKI M. 2005. *Darłowo. Zarys dziejów*, Darłowo: Darłowski Ośrodek Kultury w Darłowie.
- WENDT E. 1986. Wiesen-Meliorationen im Rügenwalder Amt, [w:] *Der Kreis Schlawe. Ein pommersches Heimatbuch*, Bd. 1: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (Hrsg.), Husum: Husum Druck- und Verlagsges, 109–112.
- WŁODARCZYK E. 1994. Gospodarka Szczecina w latach 1919–1932, [w:] *Dzieje Szczecina*, t. III: *1806–1945*, B. Wachowiak (red.), Szczecin: Wydawnictwo „13 Muz”, 568–633.

Der Rügenwalder Ostseehafen in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen

Zusammenfassung

Im Referat werden die wichtigsten Probleme des Hafens in Rügenwalde erläutert, die im Wesentlichen mit der Funktionierung in verschiedenen Richtungen verbunden sind.

Die Funktionierung wurde in den Jahren 1919–1939 von zentralen Behörden geleitet und nur gering von Provinzen, Bezirken, Kreisen oder Gemeinden. Die Probleme bis 1939 entstanden meistens durch das gänzliche Fehlen eines gemeinsamen Konzepts in Sachen einer Erweiterung des Hafens, im Gegenteil, es entstand eine stufenweise Degradierung seiner Tätigkeiten. Der Rügenwalder Hafen stand im Schatten vieler Vorschläge für die Rettung der Meereswirtschaft in der östlichen Region Pommerns. Er kam sogar als Auswegs- oder Aushilfshafen nicht in Betracht, was zu seiner Degradierung beitrug. Es gab kein Konzept seiner weiteren Entwicklung oder spezialistischen Verladungsmöglichkeiten.

Eine Realisierung gewisser Vorschläge der Stadtgemeinde konnte nicht beachtet werden, denn sie überstiegen die finanziellen Möglichkeiten der Behörden. Auch Höhere, staatliche Stellen gäben keine Unterstützung des langsam verschwindenden individuellen Fischfangs. Die Fischer organisierten daher selbst Fischereigenossenschaften, die aber nur den individuellen Verkauf ihrer Fänge erlaubten.

Es entstand eine Zusammenarbeit des Hafens in Rügenwalde mit Häfen in geringen finanziellen Mitteln, die aus der wirtschaftlichen Krise 1918–1929 übriggeblieben waren.

Fundacja „Dziedzictwo” powstała w 1991 roku w Sławnie. Jej celem jest szeroko rozumiana ochrona zabytków archeologicznych ziemi sławieńskiej, a także ochrona krajobrazu kulturowego, którego częścią jest dziedzictwo archeologiczne. Działalność Fundacji polega na finansowaniu i organizacyjnym wspieraniu badań naukowych, publikowaniu i upowszechnianiu wyników tych badań, wspomaganie działalności konserwatorskiej, współpracy z władzami lokalnymi w aktywnej ochronie dziedzictwa kulturowego i włączaniu go w życie społeczne mieszkańców, prowadzeniu działalności popularyzującej zabytki i krajobraz kulturowy oraz uczestnictwo w procesie wychowania dzieci i młodzieży z położeniem nacisku na kształtowanie świadomości historycznej i szacunku dla świadectw przeszłości.

Od 2002 roku Fundacja wydaje serię pn. „Historia i kultura ziemi sławieńskiej” podejmującą problematykę procesów historycznych, kulturowych i przyrodniczych kształtujących przeszłe i współczesne oblicze ziemi sławieńskiej. Wszystkie publikacje Fundacji Dziedzictwo dostępne są na stronie: www.archeo.edu.pl/dziedzictwo

* * *

Fundacja „Dziedzictwo”
ul. Mielczarskiego 7/5, 76-100 Sławno
www.archeo.edu.pl/dziedzictwo

ISBN: 978-83-957115-2-7

