

# 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 Darłówku .....	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 darłowski w latach 1840–1883

---

MAŁGORZATA ŚWIĄTKOWSKA\* (Darłowo)

## Wprowadzenie

Powszechnie używana nazwa „małe porty”, niegdyś określane portami drugiej klasy, odnosi się w terminologii morskiej do tych portów, które ze względu na niewielkie akwatoria i głębokość, a przez to ograniczony tonaż przyjmowanych statków, skromne powiązania komunikacyjne i nikłe obroty, wyraźnie odróżniają się od dużych, pełnomorskich zespołów portowych.

Port darłowski, położony u ujścia rzeki Wieprzy, ukształtował się przez wieki jako port o charakterze rybacko-handlowym. Na obecny jego kształt największy wpływ miały znaczące inwestycje dotowane przez państwo pruskie, które przyczyniły się także do zwiększenia dynamiki ożywienia gospodarczego. Wzrost wymogów żeglugi na początku XIX wieku wykazał, że port okazał się nie tylko za mały, ale głównie za płytki.

Okolo 1825 roku Darłowo ze względów finansowych nie było w stanie nie tylko ulepszać swoich urządzeń portowych, ale nawet utrzymać ich w stanie używalności. Zadłużenie z okresu wojen napoleońskich uniemożliwiało wzbogacenie się, a dochody z portu nie pokrywały nawet najpotrzebniejszych wydatków związanych z jego utrzymaniem. Dla rozwoju portu niezbędnym warunkiem była nie tylko jego rozbudowa, ale również unowocześnienie systemu sieci drogowej na najbliższym zapleczu (Lindmajer 1977: 165). W działalności inwestycyjnej widoczne przyspieszenie nastąpiło po przejęciu portu przez zarząd pruski umową z 31 maja 1840 roku.

---

\* e-mail: malgorzata1swiatkowska@gmail.com



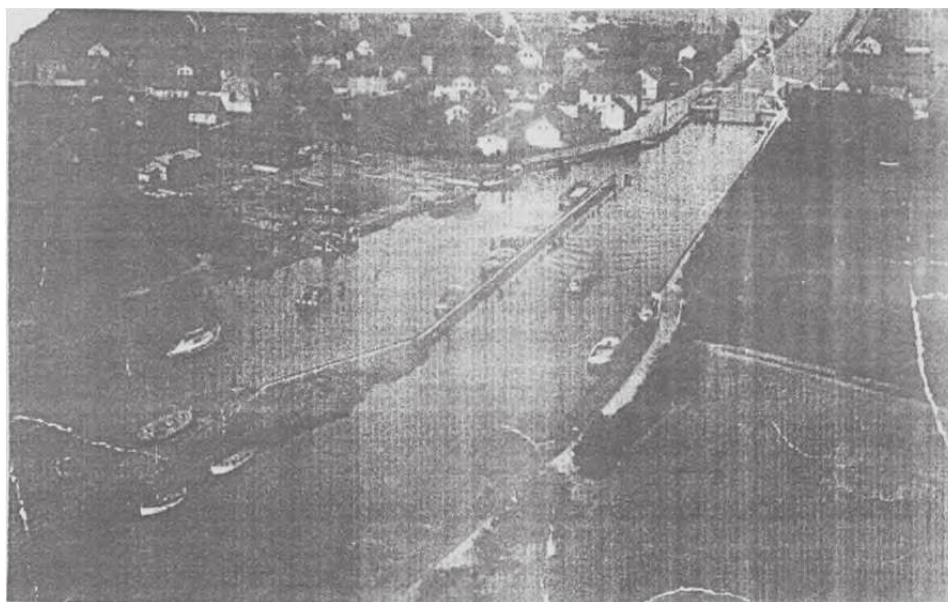
## 1. Inwestycje portowe w latach 1840–1883

### 1.1. Modernizacja i rozbudowa portu

Przejęcie przez państwo pruskie małych portów wynikało z potrzeby utrzymania ich funkcji handlowych. Niemal wszystkie miasta portowe państwa pruskiego borykały się z trudnościami wynikającymi z ich uwarunkowań wodnych. Również port w Darłównu musiał zabiegać o utrzymanie właściwej głębokości i bezpieczeństwa żeglugi (Włodarczyk 1987: 94).

W planie robót zakładano remonty mol zachodniego i wschodniego, naprawę nabrzeża zachodniego oraz wschodniego, wykonanie portu zimowego, kupno pogłębiarki. Prace rozpoczęto 14 kwietnia 1841 roku. Zakupiono trzy kafary, cztery promy i ręczną pogłębiarkę, obsługiwaną przez bagermistrza i dziesięciu robotników, która wydobywała dziennie do 40 m<sup>3</sup> piasku (Szopowski 1962: 184).

Państwowemu zarządowi budowlanemu duże trudności sprawiło sprowadzenie materiałów budowlanych. Zwożono głównie głązy polne z okolic Darłowa. Dużą ilość kamieni zdobyto przez wyciąganie ich kleszczami z wejścia portu. Używano również większych kamieni znajdujących się w starych kaszycach, czyli drewnianych skrzyniach wypełnionych kamieniami.

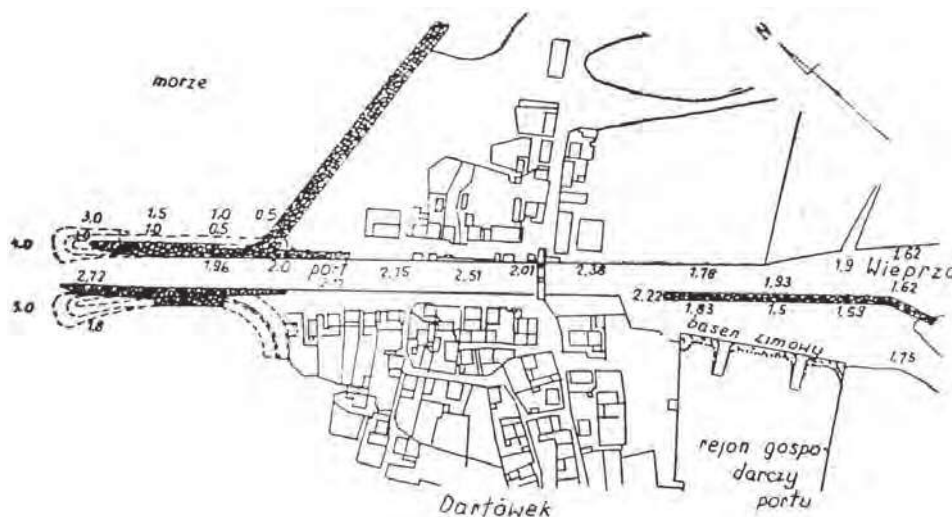


Ryc. 1. Wał faszynowy zbudowany w 1841 roku (Fiodorow b.d.)

W pierwszym roku budowy portu naprawiono mola zachodnie i wschodnie oraz zbudowano wał faszynowy między basenem zimowym a rzeką Wieprzą. Ogólny rzut wału faszynowego przedstawiono na kopii fotografii (Ryc. 1).

W 1842 roku na prawym brzegu Wieprzy, poniżej mostu zwodzonego, wykonano dwa miejsca przeładunkowe dla statków i dwa inne dla łodzi. W porcie zamontowano dzwon pilotowy służący do zwoływania pilotów i wiosłarzy, znaki nawigacyjne na każdej głowicy falochronu, windy holownicze na każdym molu i maszt sygnałowy na jego wschodniej części, wbito także wiele pali cumowniczych (Szopowski 1962: 186).

W 1843 roku, w noc sylwestrową, potężny sztorm zniszczył 41,5 m mola zachodniego, które zostało naprawione faszyną i okładziną kamienną w poprzedzającym roku. Uszkodzenia wymagały poważnych napraw. Wykonano więc dodatkowo projekt przebudowy wschodniej części oraz zdecydowano, aby je przedłużyć. Na planie portu z 1843 roku (Ryc. 2) liniami kreskowanymi zaznaczono planowane przebudowy. U nasady zachodniego mola przewidziano dodatkowe umocnienia chroniące przed zasypywaniem piaskiem wydmywym (Szopowski 1962: 188).



Ryc. 2. Port w Darłówku z basenem zimowym według stanu z 1843 roku (Szopowski 1962: 186)

W 1849 roku przebudowano stary drewniany most zwodzony, zachowując jego dawną rozpiętość. Wpływające żaglowce, znajdujące się w szybkim ruchu, były hamowane za nasadami mola za pomocą grubej liny.

W tym samym roku zakupiono pogłębiarkę z napędem konnym oraz trzy krypy. Na jednostkach tych pracował bagermistrz, trzydziestu robotników i sześć koni.

W trakcie prac remontowych według projektu z 1843 roku basen zimowy okazał się za mały i zbyt często nawiedzany przez wysoką falę. Dopiero w końcu 1853 roku zatwierdzono jego rozszerzenie i obwałowanie za łączną kwotę 39 070 marek. Nowe urządzenia basenu miały otrzymać od południa i ze wschodu zamknięcie powstrzymujące przed zalaniem wysoką wodą.

W 1856 roku ukończono poprawiony basen zimowy, jednocześnie zwiększono głębokość żeglowną w całym porcie, co tym samym przyczyniło się do zwiększenia ruchu statków (Fiodorow b.d.). W tym samym roku usztywniono palisadę wzdłuż mola zachodniego przez wbicie zewnętrznych pali. Dla przeładunku gładów ustawiono na każdej nasadzie drewniane żurawie obrotowe, które pozostały tam jeszcze do I wojny światowej.

Przedłużone mola powodowały zatrzymanie się rumowiska brzegowego wędrującego zgodnie z prądami przybrzeżnymi wzdłuż wschodniej plaży, a brzeg zachodni przesuwał się blisko zachodniej głowicy. Nawet zarządzenie z 1861 roku, dotyczące ustawienia płotków wydmowych, nie przeszkodziło w przesuwaniu się zachodniej plaży w stronę portu (Szopowski 1962: 197). W tej sytuacji zarząd portu zaproponował wykonanie wejścia portowego z dużym awanportem z jednoczesnym zwiększeniem szerokości wejścia.

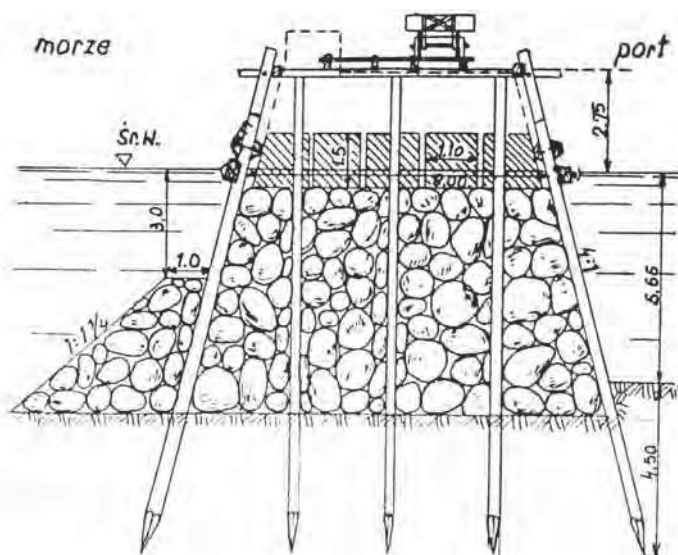
Projekt rozbudowy portu opracowano w marcu 1867 roku, wzorując się na przykładzie awanportu wykonanego dla Ustki w latach 1864–1872. Projekt darłowski został zatwierdzony 20 maja 1867 roku, z przesunięciem jego realizacji do czasu ukończenia budowy falochronu w Ustce. Całe przedsięwzięcie uzależniono także od decyzji współfinansowania projektu przez miasto Darłowo. Szczególnie duże sumy pieniężne ze strony miasta planowano wydać na budowę portu przeładunkowego na wschodnim brzegu rzeki Wieprzy, naprzeciw basenu zimowego (Szopowski 1962: 198).

Drugi projekt przyszłego awanportu wykonał 12 marca 1869 roku budowniczy Weinreich. Według niego basen awanportu miały zamykać dwa zakrzywione falochrony, przy czym zachodni miał zapobiegać silnemu zapiaszczaniu, a wschodni dobrze dopasowywał basen portowy do terenu.

Nierównomiernie zakrzywione mola zostały również przyjęte w trzecim projekcie z 1 listopada 1869 roku, w którym uwzględniono lokalne warunki i możliwości. Został on zatwierdzony jako ostateczny. Oprócz

rozbudowy awanportu wraz z pogłębieniem wejścia zakładano rozbudowę wewnętrznych urządzeń portowych.

W latach 1873–1879 wykonano część podwodną falochronów, a w latach 1877–1883 część nadwodną. Należy nadmienić, że w roku 1843 zaprzestano budowania moła z kaszyc drewnianych wypełnionych kamieniami, a zamiast tego wznoszono wały faszynowo-kamienne. Podwodna część składała się z dwóch palisad drewnianych. Pomost roboczy tworzyły drewniane przęsła w odstępach co 2,5 m, składające się z trzech pali pionowych (Ryc. 3).

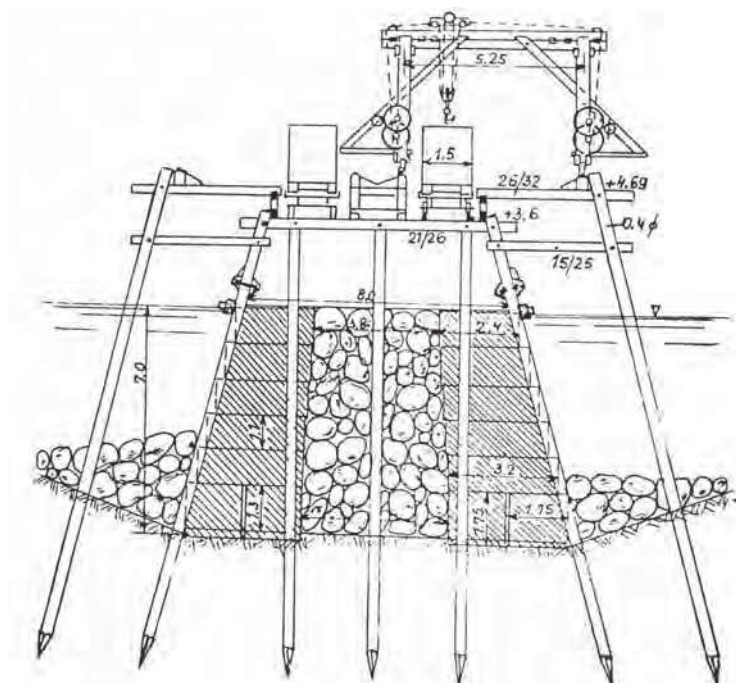


Ryc. 3. Schemat budowy falochronu w Darłównku (Szopowski 1962: 209)

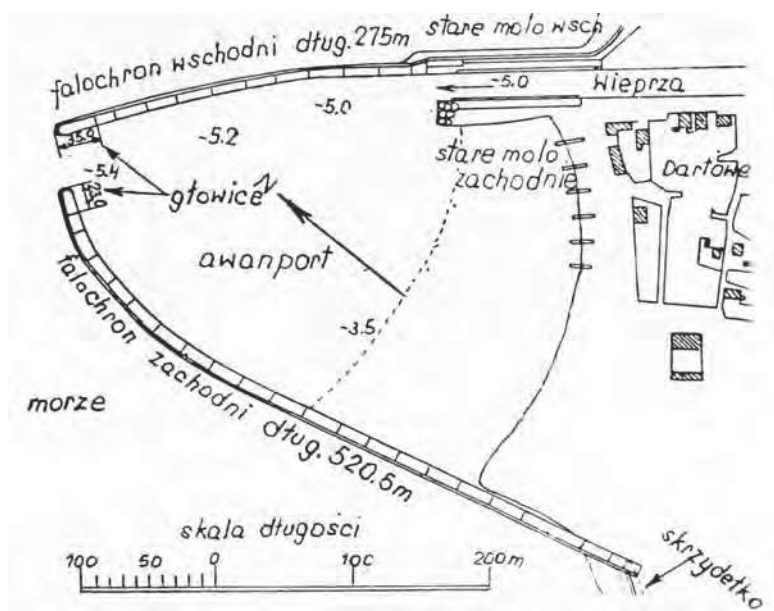
Konstrukcję wypełniano narzutem kamiennym, a po jego wyrównaniu betonowano nadbudowę. Narzutem kamiennym zabezpieczano też dno przed podmyciem od strony morza. Głowice falochronów wykonano w postaci muru o kształcie zbliżonym do podkowy ułożonej z bloków betonowych (Ryc. 4). Środek głowicy wypełniano również narzutem kamiennym.

Stare zachodnie moła pozostawiono, ograniczając je tylko od strony toru wodnego drewnianą palisadą. Na jego skarpie korzystnie wygaszały się fale awanportu (Szopowski 1962: 214). Budowa nowego awanportu pochłonęła 2 217 647 marek (Ryc. 5).





Ryc. 4. Schemat budowy głowicy falochronu w Darłównu (Szopowski 1962: 211)



Ryc. 5. Ogólny rzut awanportu w Darłównu (Szopowski 1962: 215)

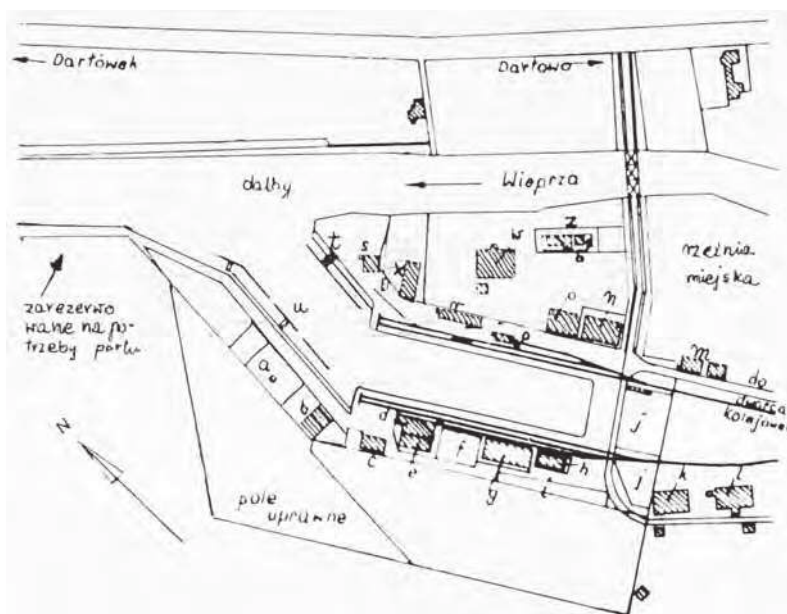
## 1.2. Budowa portu wewnętrznego

Według pierwszych projektów tereny do budowy portu wewnętrznego (przeładunkowego) miały być usytuowane naprzeciw basenu zimowego na prawobrzeżnym brzegu rzeki Wieprzy. Należały do armatora Hemptenmachera. Ponieważ zarząd miasta nie życzył sobie wykonania prywatnego basenu, niekorzystne było również wykupienie gruntu ze względu na wysokie koszty. Zarzucono więc pierwotne projekty i sięgnięto po całkiem nowe koncepcje, w których należało uwzględnić uruchomioną 1 października 1878 roku kolej między Sławnem i Darłowem. W tamtym czasie kolej ta zastępowała przede wszystkim brak większych rzek na zapleczu wybrzeża środkowego (Barciński, Krygowski, Zajchowska 1965: 475) i zakreślała kontury terytorialne zaplecza lądowego tak małych portów jak Darłowo. Stanowiła również dominujący środek dowozowy i odwozowy.

Trudności wynikające z przedłużenia linii kolejowej do Darłówek na lewym brzegu rzeki Wieprzy oraz życzenia kupiectwa i władz miejskich, aby nowy port znajdował się blisko miasta, zadecydowały o przyjęciu rozwiązania według projektu Weinreicha z 12 kwietnia 1877 roku. Mała odległość portu od miasta miała przyczynić się do ożywienia gospodarczego. Uważano również, że obsługa statków i ładunków będzie łatwiejsza w Darłowie niż w Darłównku. Dodatkowo żegluga morska miała szansę głębokiego przenikania w ląd (Szopowski 1962: 205).

Budowę portu wewnętrznego przeprowadzono od sierpnia 1877 roku do listopada 1879 roku. Znajdował się on w odległości 2,5 km od awanportu w Darłównku i 0,5 km od Darłowa. W rejonie portu wykonano zabudowę, uwzględniając relacje przeładunkowe burta–nabrzeże oraz fury konne i wagony kolejowe. Basen portu miał trzy boki obudowane nabrzeżami. Nadbudowa nabrzeży wykonana została z bloków granitowych na zaprawie cementowej. Zbudowano prowizoryczną przystań przeładunkową na prawym brzegu rzeki Wieprzy w odległości 1,2 km od nowego wejścia portowego i połączono drogą długości 110 m z szosą Darłowo–Darłównko (Ryc. 6). Po ukończeniu budowy przystań użytkowano do przeładunku ropy naftowej. W nowo zbudowanym basenie statki cumowały do żelaznych pierścieni przy betonowych blokach. Na wschodnim nabrzeżu basenu ustawiono ruchomy żuraw. Dodatkowo liczbę torów kolejowych zwiększono z jednego, przewidzianego w początkowym projekcie, do trzech, w końcowej fazie robót (Szopowski 1962: 216).

Połączenie portu wewnętrznego z miastem zapewniał stalowy most drogowy nad rzeką Wieprzą zbudowany w 1878 roku. Pod mostem mogły przepływać łodzie rybackie o składanych masztach oraz małe statki parowe o pochylonych kominach, kursujące między Darłowem i Darłównkiem.



Ryc. 6. Basen portu wewnętrznego według stanu z 1890 roku (Szopowski 1962: 206)

a – piec do wypalania wapna, b – magazyn składowy, c – skład węgla, d – spichlerz zbożowy, e – nawozy sztuczne, f, i, j, r – składy drewna, g – magazyn zbożowy, h – magazyn drobnicowy, k, m, o, s – magazyny, l – tartak, p – magazyn celny, t – pomost ładowniczy, u – palisada, w – tartak wewnętrzny, x – magazyn spirytusu, z – mieszkanie dozorczy

Przekazanie basenu portu wewnętrznego było szczególnie ważnym momentem dla zwiększenia akwizycji towarów z zaplecza i całej wymiany towarowej drogą morską w relacji wywóz–przywóz. Na ówczesne potrzeby jeden basen wybudowany dla przeładunków w zupełności wystarczał. Z pewnością jedną z wad portu był brak terenów pod budowę magazynów i spichlerzy oraz zaplecza dla rozwoju przemysłu portowego (Fiodorow b.d.).

Poczynając od 1840 do 1883 roku ogólne nakłady finansowe w porcie darłowskim to blisko 4 200 000 marek (Lindmajer 1981: 162). Po zbudowaniu awanportu w DarłóWKu oraz portu wewnętrznego w Darłowie, w końcu drugiej połowy XIX wieku, nastąpiła przerwa w rozbudowie portu i modernizacji jego urządzeń.

## 2. Flota i handel morski w latach 1840–1883

Model handlu i żeglugi na Bałtyku, dominujący przez całą pierwszą połowę XIX wieku, charakteryzował się znaczną przewagą małych żaglowców oraz zdecydowanym udziałem linii przybrzeżnych i kabotażo-

wych w powiązaniach między pruskimi portami bałtyckimi a państwami sąsiednimi. Sprzyjało to z pewnością organizacji handlu morskiego także w niewielkich portach, takich jak Darłowo. Przewaga krótkich rejsów na Bałtyku i struktura żeglugi liniowej przemawiały za większą przydatnością statków żaglowych. Dodatkowo niedoskonałość ówczesnych urządzeń nawigacyjnych i przeładunkowych oraz ograniczona głębokość basenów i wejść utrudniała wprowadzenie większych frachtowców o napędzie parowym (Lindmajer 1977: 170).

Flota pełnomorska portów zachodniopomorskich w większości składała się ze statków budowanych w obcych stoczniach i warsztatach. Po wojnach napoleońskich przemysł szkodliwy nie znalazł sprzyjających warunków do rozwoju i właściwie „wegetował”. Darłowski przemysł szkodliwy także zaniknął, mimo że na przełomie XVIII i XIX wieku budowano tu duże statki – nawet do 300 łasztów. Łaszt oznaczał dawną miarę wielkości statków, przedstawiającą masę ładunku, jaki można było załadować na statek do linii jego bezpiecznego zanurzenia. W przybliżeniu była to równowartość 2 tys. kg. Odnaleźć można nieformalne zapisy dostarczające informacji na temat wodowania statków morskich w Darłowie już od połowy lat 20. XIX wieku. W dalszych dziesięcioleciach znaczenie tutejszej stoczni spadło do roli warsztatu remontu statków żaglowych rodzimych armatorów i łodzi rybackich (Lindmajer 1994: 17).

Brak konkretnego rejestru typów statków handlowych w Darłowie w omawianym okresie. Przypuszczać można, że nie wiele różniły się one od struktury technicznej czy przekroju całej floty zachodniopomorskiej. Najprawdopodobniej najwięcej było brygantyn z dwoma masztami i szkunerów o ożaglowaniu skośnym oraz żaglowców typu bark z trzema masztami. Wśród statków przybrzeżnych dominowały jachty, galeasy i zwyczajne większe łodzie żaglowe. Wszystkie żaglowce morskie były statkami drewnianymi. Większość miała już unowocześnione i trwalsze poszycie kadłuba w postaci wzmocnień żelaznych, galwanizowanych trzpieni cynkowych lub spojeń cynkowych (Lindmajer 1981: 167).

Od początku lat 40. XIX wieku wzrost floty handlowej Darłowa był wyraźnie przyspieszony, zwłaszcza pod względem parametrów tonażowych. Z analizy danych zamieszczonych w tabeli 1 wynika ogólna perspektywa dotycząca wzrostu tonażu ogólnego w latach 1844–1882. Korzystny trend rozwoju floty utrzymywał się do lat 70.

W 1844 roku 17 statków pełnomorskich darłowskiej floty pod względem tonażu przewyższała całą flotyllę kołobrzeską, liczniejszą o osiem statków. Średnio pełnomorski statek darłowski miał 168 łasztów, a kołobrzeski tylko 45 łasztów.



**Tabela 1.** Flota morska Darłowa w latach 1844–1882

Lata	Liczba statków	Tonaż ogólny
1844	17	2 856 łasztów
1849	36	11 041 m <sup>3</sup>
1858	37	15 849 m <sup>3</sup>
1860	39	3 364 łasztów
1861	40	3 585 łasztów
1862	36	3 723 łasztów
1863	39	3 921 łasztów
1865	45	4 200 łasztów
1866	44	4 775 łasztów
1867	45	4 863 łasztów
1872	43	6 002 łasztów
1874	41	–
1882	37 żaglowców 5 parowców	–

Źródło: Lindmajer 1981: 163.

Darłowo korzystny rozwój floty morskiej zawdzięcza z pewnością inicjatywie swego największego armatora E. Hemptenmachera (por. Kowalczyk-Kontowska w tym tomie). Jego pomyślnie rozwijające się duże przedsiębiorstwo maklerskie, zajmujące się przede wszystkim eksportem drewna, było największym tego typu w portach środkowopomorskich.

Firma E. Hemptenmachera pod nazwą „Hemptenmachersche Rhederei” powstała w 1845 roku i przejęła aktywa spedycji kupieckiej spółki założonej już w 1802 roku. Dysponując odpowiednimi kapitałami, właściciel firmy, wykorzystując sprzyjające warunki dla rozwoju żeglugi liniowej przez Bałtyk, powiększył swoją flotę o duże żaglowce. W 1865 roku dołączył wspólnik E. John, który w 1888 roku stał się właścicielem tego przedsiębiorstwa (Włodarczyk 1987: 162).

Okres największego rozkwitu firmy E. Hemptenmachera przypadł na lata 1860–1870. W pewnym okresie miała ona w rejestrze aż 52 żaglowce. Zgodnie z tymi danymi oraz liczbami zamieszczonymi w tabeli 1 można wnioskować, że nie wszystkie statki tej firmy miały za port macierzysty Darłowo. Angażowanie się w rozległe usługi czarterowe, powodowało, że statki darłowskiego armatora nie pływały tylko w trampingu wewnątrzbałtyckim i w akwenie Morza Północnego, ale docierały nawet do portów Ameryki Północnej i do Indii (Lindmajer 1981: 165).

W latach 70. XIX wieku przedsiębiorstwo rozwinęło się ponad potrzeby portu macierzystego, co doprowadziło do jego upadku. Wydaje się, że była to za duża firma zlokalizowana w tak małym porcie, w dodatku leżącym z dala od ugruntowujących swoje znaczenie coraz istotniejszych dla gospodarki Prus, szlaków morskiego handlu międzynarodowego. Flota E. Hemptenmachera była również przestarzała i coraz mniej ekonomiczna, a w relacji do wskaźników frachtowych uzyskiwanych na transportowcach parowych nie wytrzymywała konkurencji (Lindmajer 1981: 167). Przez zwiększenie liczby parowców budowanych w Kilonii i Flensburgu frachty żaglowców zostały tak zagrożone, że E. Hemptenmacher był zmuszony do sprzedaży swoich statków około roku 1880.

Największy darłowski armator próbował ratować firmę i oddalić widmo upadłości, kupując parowce i ukierunkowując się głównie na tramping wewnątrzniemiecki. W 1880 roku posiadał jednostki parowe odkupione w toku eksploatacji, w skład których wchodziło 37 żaglowców i cztery parowce (Szopowski 1962: 220):

- „Amalia” zbudowany w 1871 roku, 154 tony wyporności,
- „Rügenwalde” zbudowany w 1875 roku, 381 ton,
- „Wipper” zbudowany w 1880 roku, 386 ton,
- „Adler” zbudowany w 1882 roku, 158 ton.

Oprócz firmy E. Hemptenmachera Darłowo miało także trzech kupców-spedytorów, którzy dysponowali własnymi statkami handlowymi. W latach 1850–1880 na liście właścicieli statków handlowych w Darłowie widniały nazwiska 16 kapitanów. Według Fiodorowa (b.d.) posiadali oni jednostki o pojemności od 45 m<sup>3</sup> do 144 m<sup>3</sup>.

W połowie lat 70. XIX wieku tonaż floty darłowskiej stanowił 57% tonażu rodzimego w trzech środkowopomorskich portach handlowych. Z danych zestawionych w tabeli 2 wynika wyraźna przewaga rodzimej floty Darłowa nad flotą Kołobrzegu i Ustki, zarówno pod względem parametrów tonażowych, jak i ilościowych.

**Tabela 2.** Statki żaglowe Darłowa, Kołobrzegu i Ustki w 1872 roku

Miasto	Stan ogólny		Większe od 40 łasztów		Mniejsze od 40 łasztów	
	sztuk	łasztów	sztuk	łasztów	sztuk	łasztów
Darłowo	43	6 002	29	5 677	14	325
Kołobrzeg	33	3 242	21	2 966	12	276
Ustka	25	1 448	6	910	19	538

Źródło: Szopowski 1962: 220.

Pod koniec XIX wieku zmienił się charakter przedsiębiorstw żeglugowych. Żegluga nie była już powiązana z wielkim handlem, lecz z handlem detalicznym. Odbywała się w ciągu roku, oczywiście w sprzyjających ku temu warunkach. Zimą statki znajdowały się na zimowisku i czekały wiosny. Kupcy właśnie zimą kupowali na wsi towary, składowali je, aby przewieźć je morzem w sezonie żeglugowym. Transport furami konnymi był powolny, poza tym brakowało dobrych dróg (Szopowski 1962: 220).

Brak kompletnych danych o wysokości morskich obrotów towarowych w XIX wieku uniemożliwia dokładne rozważania o ich natężeniu w poszczególnych latach, szczególnie podczas próby uwzględnienia danych dotyczących asortymentu czy relacji przywóz–wywóz. Główną rolę pośrednika, importera i eksportera w dalekosiężnym handlu morskim z pewnością pełnił Szczecin, a dla wschodnich i południowo-wschodnich powiatów Pomorza Środkowego taką funkcję sprawował port w Gdańsku. Z dużych frachtowców oceanicznych przeładowywano w Szczecinie na rodzime jednostki żeglugi kabotażowej odpowiednie partie towarów kolonialnych, węgla kamiennego i żelaza. Następnie były one bez przeszkód dostarczane do Darłowa czy Kołobrzegu (Lindmajer 1977: 176).

Małe porty Pomorza Zachodniego starały się przejąć i eksportować zboże z obszaru bezpośredniego zaplecza swoich wybitnie rolniczych terenów. Również w porcie darłowskim od początku stulecia systematycznie zwiększały się przeładunki zboża. Eksportowano głównie żyto i owies do prowincji niemieckich i krajów skandynawskich (Włodarczyk 1987: 264). Darłowski młyn zamkowy pokrywał zapotrzebowanie całego regionu Darłowa, produkował również na eksport do Finlandii, Szwecji oraz południowych obszarów Niemiec. W 1850 roku powstało w Darłowie duże przedsiębiorstwo handlu zbożem, które przy basenie przeładunkowym portu wewnętrznego posiadało elewator zbożowy o pojemności około 3 tys. ton.

Drugi ważny towar eksportowy stanowiło drewno. W latach 40. rozpoczęła się XIX-wieczna swoista „kariera” Wieprzy i Grabowej jako szlaków transportowych, którymi darłowscy, sławieńscy i słupscy kupcy spławiali drewno. Były to bale drewna budowlanego przeznaczone wprost na eksport lub do przeróbki w okolicznych tartakach. Spławiano wielkie ilości drewna opałowego, a od początku lat 50. XIX wieku podkłady kolejowe (Lindmajer 1995: 31).

Wielkość wywozu drewna z portu darłowskiego w latach pomyślnej koniunktury przekraczała 10 tys. ton. Eksportem zajmowały się osoby, do których należały lasy, tartaki i jednocześnie były one zainteresowane przedsiębiorstwami armatorskimi. Do nich zaliczał się między innymi

E. John, który przejął firmę E. Hemptenmachera. Do głównych odbiorców drewna eksportowanego z Darłowa należały Dania i niemieckie porty nad Morzem Północnym (Włodarczyk 1987: 264).

Z portu darłowskiego wywożono również płótno, ziemniaki, spirytus i szkło. Przywożono przede wszystkim węgiel, wyroby żelazne, złom, materiały budowlane, towary kolonialne, sól Glauberską i wapień.

Pierwsze inwestycje, wprowadzające na Pomorzu Zachodnim nowoczesną sieć transportu lądowego, zaczęły stanowić zagrożenie dla żeglugi przybrzeżnej. Otwarcie szlaku kolejowego ze Szczecina przez Koszalin do Gdańska przyczyniło się w znacznym stopniu do zmniejszenia żeglugi kabotażowej w latach 1859–1869. Darłowo straciło z tego powodu między innymi towary sprowadzane dawniej dla kupców z Koszalina (Techman 1996: 224).

Po dekadzie 1850–1860 nastąpił spadek wywozu zboża z portu darłowskiego, a od 1874 roku załamała się koniunktura na drewno. Podaż drewna zmniejszała się również z roku na rok wskutek rabunkowego przetrzebienia lasów w najbliższych regionach powiatu sławieńskiego, przylegających do Wieprzy i Grabowej.

Dalsze zmniejszenie przeładunków w latach 1867–1873 spowodowane było także wprowadzeniem napędu parowego. W DarłóWKu obroty w porcie spadły z 64 tys. ton do 33 tys. ton. Pomimo dużej odporności rodzimego transportu żaglowego na Bałtyku niemal przez całą drugą połowę XIX wieku następował nieodwracalny jego regres. W Darłowie proces ten rozpoczął się od połowy lat 80. XIX wieku.

## Podsumowanie

Przejęcie przez państwo pruskie małych portów w XIX wieku wynikało z potrzeby utrzymania ich funkcji handlowych. Słabe kupiectwo Kołobrzegu, Ustki, Darłowa czy Elbląga nie było w stanie podjąć inwestycji, które pozwoliłyby na zawijanie do portów większych jednostek. Portom dopiero z chwilą przejścia na własność rządową stworzono potencjalne warunki poprawy stanu technicznego i lepszej żeglowności w akwatoriach.

Możliwości rozwoju Darłowa w ramach gospodarki niemieckiej były bardzo korzystne. Dobrze zorganizowana żegluga przybrzeżna, między innymi dzięki doskonałym warunkom naturalnym, zapewnianym przez długie wybrzeże, a także istnienie produkcyjnego zaplecza, znajdującego zbyt poza najbliższą okolicą, pozwalały na komunikację towarowo-osobową między nim a ośrodkami zachodnich Niemiec i wschodnich Prus.

Zasięg oddziaływania handlowego obejmował także inne państwa Morza Bałtyckiego.

Po przejęciu portu darłowskiego przez państwo wiosną 1840 roku rozpoczęły się prowadzone sukcesywnie prace budowlano-modernizacyjne, zgodne z potrzebami aktywizującej się gospodarki i handlu rolniczych terenów nadbałtyckich państwa pruskiego. W wyniku prac rozpoczętych w 1841 roku przebudowano i przedłużono molo wschodnie, umocniono molo zachodnie oraz przebudowano basen zimowy oddany do użytku w 1856 roku.

Po 1870 roku kontynuowano prace rozpoczęte w okresie poprzednim. Dzięki przeznaczeniu przez władze pruskie środków finansowych z kontrybucji francuskiej po wojnie w latach 1870–1871 na inwestycje portowe w Darłowie wyraźnie zwiększyło się ich tempo i zakres. W latach 1873–1883 zbudowano awanport w Darłótku według projektu z 1869 roku, a w latach 1877–1879 wybudowano port wewnętrzny.

Koszty ogólne wymienionych inwestycji określono na sumę 4 200 000 marek. Przedsięwzięcia te usprawniły obroty portu, lecz państwu jako właścicielowi nie przyniosły bezpośredniego zysku. Należałoby upatrywać w tym jednej z przyczyn niepodejmowania dalszych inwestycji. Z drugiej strony, bez inwestycji portowych przeprowadzonych w latach 1840–1883 życie handlowe w Darłowie prawdopodobnie zamarłoby zupełnie.

Eksploatacja morskiej floty handlowej Darłowa w XIX wieku opierała się na własnej spedycji kupieckiej. Do lat 70. wzrastała liczba jej jednostek i tonaż ogólny. W okresie intensywnego rozbudowywania portu darłowskiego na Bałtyku nastąpił rozwój żeglugi parowej, a na najbliższym zapleczu rozwój kolejnictwa. Brak w portach tradycyjnych towarów z zapleczka zachodniopomorskiego, przechwytywanych przez transport kolejowy i rosnącą nierentowność frachtów na żaglowcach, przyczynił się do zaniku w basenie bałtyckim różnego typu jednostek żaglowych.

W tym samym czasie w Darłowie podjęto przedsięwzięcia mające na celu skuteczniejsze przeciwstawienie się konkurencji w postaci parowców. W czasie gdy malało znaczenie armatorów z Kołobrzegu czy Ustki, w Darłowie nastąpił dynamiczny rozwój przedsiębiorstwa żeglugowego E. Hemptenmachera. Próbował on inwestować w żeglugę parową, a jego statki pływały po Morzu Bałtyckim i Morzu Północnym. Mimo że firma Hemptenmachera w latach 80. XIX wieku zaczęła chylić się ku upadkowi, jej rozwój był z pewnością ewenementem w czasie, gdy w pozostałych małych pruskich portach bałtyckich następował zmierzch drobnych przedsiębiorstw spedycyjnych.

Rolniczy charakter zapleczka portu darłowskiego rzutował na strukturę obrotów portu. Darłowo w latach 1840–1883 pozostawało ośrodkiem

handlu zbożem i drewnem. Załamanie się koniunktury zbożowej odczuwało nie tylko zaplecze, ale również i port, stąd od drugiej połowy XIX wieku wyraźnie zaznaczył się spadek wywozu zboża. Od 1874 roku notuje się również spadek ilościowy przeładunku drewna. Ostatecznie ogólne zmniejszenie przeładunków w porcie darłowskim od połowy lat 70. XIX wieku z pewnością spowodowane było wprowadzeniem napędu parowego na statkach oraz rozwojem szlaków kolejowych.

## Bibliografia

- BARCIŃSKI F., KRYGOWSKI B., ZAJCHOWSKA S. (red.) 1965. *Województwo koszalińskie. Monografia geograficzno-gospodarcza*, Poznań: Instytut Zachodni.
- FIODOROW H. [b.d.]. *Materiały rękopiśmienne znajdujące się w Zamku Księżąt Pomorskich*, Darłowo: Muzeum w Darłowie.
- LINDMAJER J. 1977. Flota i handel morski na Wybrzeżu Środkowopomorskim w pierwszej połowie XIX w., *Koszalińskie Studia i Materiały* 1: 166–176.
- LINDMAJER J. 1981. Handlowa flota morska Darłowa od końca XVIII wieku do 1914 r., *Koszalińskie Studia i Materiały* 4: 162–167.
- LINDMAJER J. 1994. Darłowo jako ośrodek przemysłowy w XIX i początkach XX wieku (do 1914 roku), [w:] *Darłowskie zeszyty naukowe*, nr 5, L. Walkiewicz, M. Żukowski (red.), Darłowo: Towarzystwo Przyjaciół Ziemi Darłowskiej, 13–29.
- LINDMAJER J. 1995. Z dziejów gospodarczych Darłowa w pierwszej połowie XIX w., [w:] *Darłowskie zeszyty naukowe*, nr 6, L. Walkiewicz, M. Żukowski (red.), Darłowo: Towarzystwo Przyjaciół Ziemi Darłowskiej, 26–35.
- SZOPOWSKI Z. 1962. *Małe porty Pomorza Zachodniego w okresie do II wojny światowej*, Warszawa–Poznań: Państwowe Wydawnictwo Naukowe.
- TECHMAN R. 1996. Małe porty Wybrzeża Środkowego w latach 1945–1952, *Studia Bałtyckie. Historia* 2: 224–277.
- WŁODARCZYK E. 1987. *Rozwój gospodarczy miast portowych pruskich prowincji nadbałtyckich w latach 1808–1914*, Wrocław: Ossolineum.

## Der Rügenwalder Hafen in den Jahren 1840–1883

---

### Zusammenfassung

Der Rügenwalder Stadtkomplex wird in zwei Einheiten geteilt: 1. der industrielle Teil Dienstleistungen und der historischen Altstadt, etwas entfernt von der Küste gelegen, und 2. die Vorstadt Rügenwaldermünde (Darłówko) direkt an der Ostsee.

Teil 1 bildet den Mittelpunkt der Stadt, Teil 2 erfüllt die Rolle es Fischerhafens und Badeortes. Die Infrastruktur der beiden Stadtviertel mit der etwas anderen Infrastruktur des Hafens ist außergewöhnlich unter den „kleinen“ Häfen an der polnischen Küste. Der Vortrag zeigt die Entwicklung des Rügenwalder Hafens und wesentliche Faktoren, die den Prozess über 43 Jahre bestimmt haben. In dieser Zeit hat der preußische Staat sehr viel Kapital in die Entwicklung der Seewirtschaft investiert. Finanzielle Mittel aus er französischen Kriegsentschädigung (nach 1870–1871) haben das Tempo der Investitionen beschleunigt. Sie haben die heutigen Hafenanlagen bestimmt und geholfen, die wirtschaftliche Dynamik es Hafens zu beleben.

Der Bericht hat vor allem das Ziel, die spärlichen Informationen und Quellen zur Geschichte des Rügenwalder Hafens systematisch aufzubauen. Sie bilden einen wichtigen Anhaltspunkt für weitere Erwägungen. Die Wahrnehmung des heutigen Rügenwalder Hafens mit seiner Spezifik ist nicht möglich ohne die Aufarbeitung und dadurch Kenntnis seiner Geschichte.

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](http://www.archeo.edu.pl/dziedzictwo)

\* \* \*

Fundacja „Dziedzictwo”  
ul. Mielczarskiego 7/5, 76-100 Sławno  
[www.archeo.edu.pl/dziedzictwo](http://www.archeo.edu.pl/dziedzictwo)

ISBN: 978-83-957115-2-7



9788395711527