

# HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

Tom XI

Ośrodki miejskie



FUNDACJA „DZIEDZICTWO”

# HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

TOM XI

**OŚRODKI MIEJSKIE**

Redakcja

**Włodzimierz Rączkowski, Jan Sroka**

Darłowo – Sławno

2013

# Spis treści

WŁODZIMIERZ RĄCZKOWSKI, JAN SROKA

**Ośrodki miejskie ziemi sławieńskiej**  
– czynnik kulturotwórczy? ..... 7

WŁODZIMIERZ RĄCZKOWSKI, JAN SROKA

**Stracone złudzenia? 20 lat zmagania z rzeczywistością**  
– kalendarium Fundacji „Dziedzictwo” ..... 15

ŁUKASZ BANASZEK, LIDIA WRÓBLEWSKA

**Teledetekcja archeologicznych**  
**krajobrazów ziemi sławieńskiej.** ..... 45

WACŁAW FLOREK

**Naturalne krajobrazy ziemi sławieńskiej**  
**w kontekście geologicznej historii Pomorza** ..... 81

ZBIGNIEW SOBISZ

**Flora naczyniowa**  
**alei i szpalerów gminy Sławno.** ..... 109

MARTIN SCHOEBEL

**Die archivische Überlieferung der Städte und Gemeinden**  
**des Landkreises Schlawe im Landesarchiv Greifswald** ..... 125

ANDRZEJ CHLUDZIŃSKI

**Nazwy miast powiatu sławieńskiego.** ..... 145

EWA GWIAZDOWSKA

**Rozwój urbanistyczny Sławna w świetle planów miasta**  
**od czasów nowożytnych po współczesność** ..... 161

JOANNA CHOJECKA

**Gottlieb Samuel Pristaff i jego widoki miast pomorskich.** ..... 183

MARIA WITEK, WALDEMAR WITEK

**Zabudowa ryglowa w przestrzeni miast powiatu sławieńskiego** ..... 199

JÓZEF LINDMAJER

**Prasa w powiecie sławieńskim do II wojny światowej.  
Fakty i rozważania..... 221**

KACPER PENCARSKI

**Problemy społeczne i gospodarcze  
Darłowa i Sławna w latach 1918–1939 ..... 267**

WOJCIECH SIWIŃSKI

**Sytuacja aprowizacyjna ludności powiatu sławieńskiego  
w pierwszych miesiącach polskiej administracji w 1945 roku ..... 301**

JERZY BUZIAŁKOWSKI

**80 lat Muzeum na zamku w Darłowie (1930–2010)..... 313**

KONSTANTY KONTOWSKI

**Cmentarze i miejsca pamięci o zmarłych w Darłowie..... 357**

**Tablice barwne ..... 379**

**Indeks nazw osobowych ..... 397**

**Indeks nazw geograficznych..... 405**

**Lista adresowa autorów ..... 413**

# HISTORIA I KULTURA ZIEMI SŁAWIEŃSKIEJ

TOM XI

OŚRODKI MIEJSKIE

2013

---

KACPER PENCARSKI

Słupsk

## Problemy społeczne i gospodarcze Darłowa i Sławna w latach 1918–1939

### Wstęp

Problemy społeczne i gospodarcze miast pruskiej Provinz Pommern (prowincja pomorska) w dwudziestoleciu międzywojennym kształtowane były przez szereg czynników zewnętrznych i wewnętrznych. W odróżnieniu od uwarunkowań politycznych i gospodarczych, jakie nastąpiły pomiędzy 1815 a 1918 rokiem, charakteryzujących się interwencjonizmem państwowym, wybuch I wojny światowej, a przede wszystkim jej schyłek oraz pierwsze miesiące po zakończeniu miały wpływ na kształtowanie się uwarunkowań politycznych i gospodarczych Niemiec i państwa pruskiego, a tym samym prowincji pomorskiej.

O ile problemy polityczne w prowincji pomorskiej, a w Darłowie i Sławnie w szczególności, były odzwierciedleniem wydarzeń ogólnopaństwowych, o tyle kwestie gospodarcze stawały się zagadnieniami nie do rozwiązania przez miasta pozbawione pomocy finansowej przez władze prowincji i rejencji. Było to wynikiem nie tylko postępującej destabilizacji finansów Prus i Niemiec, ale i ograniczania kompetencji prezydium rejencji przy jednoczesnym wstrzyma-

niu pomocy materialnej, jakiej dotąd, to jest do 1918 roku, udzielały władze prowincjonalne. Postępująca komplikacja dotychczasowych problemów gospodarczych Darłowa i Sławna, które wystąpiły po 1900 roku, w połączeniu z trudnościami społecznymi, a w szczególności demograficznymi po 1918 roku, przy jednoczesnym nasileniu oddziaływania lokalnych ugrupowań politycznych, doprowadziły do wyjątkowego przemieszania kwestii politycznych i gospodarczych na niespotykaną dotąd skalę.

Należy jednocześnie zaznaczyć, że Darłowo i Sławno nie stanowiły wyjątku spośród innych miast prowincji pomorskiej. Tu także dostrzec można lokalną specyfikę podobnych zagadnień społecznych, opartą na wspólnym fundamencie trudności politycznych, a po 1919 roku również gospodarczym na ogólnopaństwową skalę, ale zróżnicowaną w swojej istocie poprzez spotęgowanie własnych problemów bez możliwości szybkiego ich rozwiązania.

Dlatego też skoncentrowałem się na porównaniach i różnicowaniu cech oraz uwarunkowań gospodarczych Darłowa i Sławna, rezygnując ze szczegółowej analizy środowiska politycznego i gospodarczego każdego z tych miast. Znajduje to swoje uzasadnienie w tym, że szczegółowe omówienie tych zagadnień właściwe byłoby w przypadku, gdyby skupiać się tylko na jednym z wymienionych miast. Właściwa zatem wydaje się próba porównania wprawdzie podobnych z założenia uwarunkowań gospodarczych obu miast, ale różnych pod względem jakościowym, a mających duże znaczenie na podejmowane przez magistraty w Darłowie i Sławnie decyzje. Pomiąłem również kwestie odnoszące się do gospodarki morskiej w Darłowie (Darłówku, niem. Rügenwaldermünde, potem Rügenwalde-Bad) ze względu na ich odmiennosc od problemów władz Darłowa i Sławna, a także z uwagi na odmienną strukturę organizacyjną instytucji administrujących portami prowincji pomorskiej, w tym portu w Darłówku. Złożoność tych zagadnień oraz ich specyfika daleko wykraczałyby poza ramy niniejszego artykułu i kwalifikują się do odrębnego opracowania.

## Sytuacja ogólna

Darłowo i Sławno, obok Polanowa i Sianowa, stanowiły centra gospodarcze dla poszczególnych części powiatu sławieńskiego o porównywalnej liczbie ludności (tab. 1, 2). Z punktu widzenia władz Industrie- und Handelskammer für den Regierungsbezirk Köslin zu Stolp (Izba Przemysłowo-Handlowa Rejencji Koszalińskiej z siedzibą w Słupsku) oba miasta wchodziły w skład Stolp-Stolpmünder Raum (Słupsko-Ustecki Obszar Gospodarczy), rozpościerającego się od Lęborka i Łeby po Miastko, Polanów, Darłowo i Sławno. Darłowscy i sławieńscy przedsiębiorcy mogli liczyć na płatne i bezpłatne wsparcie prawników Izby bądź prawników zrzeszonych w pozaizbowych organizacjach praw-

nicznych. Poradnictwo prawne zorganizowano między innymi w Sławnie z filią w Darłowie, Miastku i Polanowie (dla powiatu sławieńskiego i części powiatu miastckiego)<sup>1</sup>.

Sławno spełniało również istotną rolę w administracji samorządowej z racji ulokowania w tym mieście siedziby landratury. Należy jednakże zaznaczyć, że o ile Polanów i Sianów pełniły uzupełniającą rolę w życiu gospodarczym powiatu o raczej umiarkowanym stopniu powiązań gospodarczych ze stolicą powiatu<sup>2</sup>, o tyle związki gospodarcze Darłowa ze Sławnem były silniejsze. Funkcje ekonomiczne obu tych miast przenikały się, a nawet uzupełniały. Trudno również wskazać Darłowo lub Sławno jako miasto o dominującej roli gospodarczej w północnej części powiatu. Jest to szczególnie istotne w przypadku próby przedstawienia Sławna jako takiego ośrodka ze względu na lokalizację landratury. Landratura po 1918 roku nie stanowiła już czynnika miastotwórczego, a jedynie pozostałość po ambicjach określonych kół gospodarczych (przede wszystkim miejscowego junkierstwa) umocowanych formalnie w ramach państwa pruskiego, a mających bezpośredni lub pośredni wpływ na decyzje landrata.

Oddziaływanie Darłowa i Sławna ograniczało się do powiatu sławieńskiego, jednakże funkcje gospodarcze obu miast były umiarkowane w odniesieniu do tego regionu. Komplementarność usług i handlu tych miejscowości oparta była na wzajemnym uzupełnianiu się w tych funkcjach, które ustępowały sąsiadowi.

Dominującą rolę w zakresie obsługi rybołówstwa morskiego oraz eksportu i importu drogą morską wiodło Darłowo, które jednakże samo musiało zmagać się z konkurencją portów w Kołobrzegu i Ustce. Jest to o tyle istotne, gdyż obroty portu kołobrzieskiego i uesteckiego przewyższały obroty portu darłowskiego, choć Darłowo i Darłówko dysponowały dość dobrą bazą składową. Port darłowski działał przede wszystkim na potrzeby lokalnej gospodarki, tak więc również i sąsiedniego Sławna, które z kolei było siedzibą wybranych przedsiębiorstw transportowych, zaś istnienie w tym mieście dużej składnicy towarowej, doskonale powiązanej z koleją państwową (Deutsche Bahn) i wąskotorową (Kleinbahn) umożliwiało wymianę handlowo-usługową z Darłowem, jak i pozostałą częścią powiatu sławieńskiego.

<sup>1</sup> „Ostpommersche Wirtschaft”, September 1934, [Nr. 5]: 66.

<sup>2</sup> Sianów wykazywał, z racji bliskiego sąsiedztwa, silne powiązanie gospodarcze z Koszalinem, zaś Polanów, z racji oddalenia od powiatowego Sławna, ale również i innych miast sąsiednich powiatów: Bobolic, Koszalina, Miastka i Sianowa, wykształcił podstawowe funkcje gospodarcze w stopniu umożliwiającym samodzielną obsługę południowej części powiatu sławieńskiego. Podział administracyjny nie stanowił zatem determinanty w kształtowaniu stosunków gospodarczych oraz kierunku ich rozwoju, czego najjaskrawszym przykładem w rejencji koszalińskiej jest rynek lokalny Karlina (powiat kołobrziesko-karliński) i Sianowa (Pencarski 2010: 149).

Rozwój obu miast był więc oparty na stosunkach gospodarczych o wzajemnym kierunku orientacji. Takiego powiązania nie posiadały, nawet ze stolicą powiatu, ani Polanów ani Sianów. Należy jednakże zastrzec, iż rozwój Darłowa i Sławna nie miał miejsca jedynie w oparciu o własną orientację i wymianę handlowo-usługową. Cały bowiem powiat sławieński stanowił integralną część rynków regionalnych Koszalina i Słupska, które dodatkowo przenikały się w swoich funkcjach właśnie w powiecie sławieńskim. Koszalińskie i słupskie przedsiębiorstwa dostarczały wyspecjalizowanych usług, dostępnych jedynie w tych miastach, zaś niektóre z przedsiębiorstw posiadały monopol na usługi dostępne wyłącznie w Słupsku.

W odróżnieniu od pozostałych gmin miejskich i wiejskich powiatu sławieńskiego, z rynkami regionalnymi Koszalina i Słupska, nie istniało jednoznaczne powiązanie Darłowa i Sławna. Było ono podyktowane warunkami komunikacyjnymi, a przez to możliwościami dystrybucji handlu i usług Koszalina i Słupska w mikroregionie gospodarczym Darłowa i Sławna. Problem ten jest dostrzegalny w przypadku pierwszego miasta, które mimo silnych powiązań Sławna ze Słupskiem wykazywało zrównoważone powiązania zarówno ze Słupskiem, jak i Koszalinem. W dwudziestoleciu międzywojennym darłowskie i koszalińskie koła gospodarcze opowiedziały się za większym niż dotąd powiązaniem obu gospodarczych mikroregionów poprzez poprawę możliwości transportowych pomiędzy Koszalinem a Darłowem. Służyć temu miała budowa linii kolejowej normalnotorowej (inwestycji tej nie rozpoczęto, o czym w dalszej części artykułu).

**Tabela 1. Liczba ludności miast powiatu sławieńskiego w latach 1900–1939**

Miasto	Liczba ludności				
	1900	1919	1925	1928	1939
Darłowo	5853	5608	6029	6037	8162
Polanów	2445	2928	3740	3674	3629
Sianów	2763	2581	2657	2861	3050
Sławno	5972	7063	7927	7889	9708

Źródło: Landesarchiv Greifswald, Rep. 60, sygn. 673, wykaz obciążeń finansowych gmin miejskich (z wyjątkiem miast wydzielonych z powiatów) w 1928: 86–87; „Ostpommerische Wirtschaft” z IX 1926: 46; X 1930: 100; Sievers 1927: 28; Adreßbuch für den Stadt- und Landkreis Kóslin und für die Stadt Zanow 1930: 308



**Tabela 2. Powierzchnia, liczba gospodarstw domowych i średni dochód z hektara w miastach powiatu sławieńskiego w 1925 roku**

Miasto	Powierzchnia miasta w ha (1931 r.)	Liczba gospodarstw domowych	Średni dochód z hektara (w markach)
Darłowo	3044,6	1777	24,59
Polanów	4725,8	841	3,59
Sianów	1552,7	756	8,82
Sławno	3032,9	2050	10,89

Źródło: Gemeindelexikon für den Freistaat Preußen. Band IV: Provinz Pommern 1932, *passim*

Problemy ekonomiczne Darłowa i Sławna, podobnie jak pozostałych miast prowincji pomorskiej, po 1918 roku stały się jedną z ważniejszych przyczyn zmian w składach osobowych obu magistratów. Polegały one przede wszystkim na utworzeniu Rad Delegatów Robotniczych i Żołnierskich w listopadzie 1918 roku oraz krótkotrwałej współpracy tychże z miejscowymi środowiskami wytwórczości rolnej i z innymi podmiotami gospodarczymi (Lindmajer 1994: 287–289). W praktyce to właśnie rady kształtowały kierunki działalności Darłowa i Sławna w zakresie między innymi funkcjonowania gospodarki w obu miastach. Landrat sławieński widział w istnieniu sławieńskiej Rady Robotniczo-Żołnierskiej możliwość prowadzenia działań o charakterze policyjnym przeciwko Polakom i Rosjanom. Prosił szefów gmin powiatu – w tym Darłowa, Polanowa i Sianowa – o zgłaszanie ewentualnych potrzeb w tym zakresie, jak i o doposażenie miejscowych rad robotniczo-żołnierskich w broń i amunicję<sup>3</sup>.

Różnice zdań co do przydatności owych rad w Darłowie i Sławnie, jak i wejście ich przedstawicieli w skład obu magistratów rodziły obawy, a następnie konflikty w landraturze i prezydium rejencji. Z analizy dostępnych materiałów wynika, że prezydent rejencji koszalińskiej, nie panując nad zaistniałą sytuacją, starał się przynajmniej podtrzymać, a najlepiej podnieść stawki płacowe robotników obu płci. Miało to zapobiec ewentualnemu przystąpieniu robotników do rad robotniczo-żołnierskich bądź też odsunąć ich od spraw politycznych i gospodarczych w ogóle. Przyznać należy, że częściowo ten wybieg przyniósł sukces w Sianowie, gdzie osłabiono rolę tamtejszej rady robotniczo-żołnierskiej, ale zupełnie nie sprawdził się w Sławnie<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Archiwum Państwowe w Koszalinie (dalej: AP Koszalin), Rada Robotniczo-Żołnierska (dalej: RRŻ), sygn. 1, pismo landrata w Sławnie do burmistrzów, szefów gmin wiejskich i okręgów dworskich w powiecie sławieńskim z 25 XI 1919 r. (bez folio, dalej: b.f.)

<sup>4</sup> AP Koszalin, RRŻ, sygn. 1, odpis z posiedzenia zgromadzenia deputowanych miast rejencji koszalińskiej z 21 XII 1918 r. (b.f.); Czarnik 1983: 22–23.

Przedstawiciele władz miejskich nie potrafili również wskazać źródła finansowania rad robotniczo-żołnierskich czy podobnych temu organizacji pomimo zapowiedzi utworzenia przez Ministerstwo Finansów Prus specjalnie do tego celu powołanego funduszu państwowego<sup>5</sup>.

Nic więc dziwnego, że rosnące koszty utrzymania infrastruktury miejskiej, ponoszone przez władze Darłowa i Sławna, rady obu miast próbowały przenieść na władze powiatowe, rejencyjne, prowincjonalne i państwowe. Magistraty starały się obniżyć je poprzez próby przerzucenia finansowania utrzymania członków rad robotniczo-żołnierskich, a po 1920 roku również pracowników instytucji państwowych czy w ogóle samorządowych na barki państwa bądź lokalnego samorządu na szczeblu powiatu i rejencji. Problem utrzymania chociażby sieci ulic miejskich w obu miastach wymusił konieczność zwracania się do prezydium rejencji koszalińskiej z prośbami o pokrycie kosztów związanych z utrzymaniem dróg dojazdowych i ciągów pieszych w pobliżu posesji i obiektów należących do władz powiatowych<sup>6</sup>.

## Rynek pracy

Po ustabilizowaniu się sytuacji politycznej w prowincji pruskiej, a tym samym we władzach samorządowych i miejskich, istniejące nadal trudności finansowe uniemożliwiały władzom Darłowa i Sławna prowadzenie skutecznej walki ze stale wzrastającym bezrobociem przy jednoczesnym pozbawieniu wsparcia ze strony władz prowincjonalnych i państwowych. Podwyżki cen żywności oraz ogólnie rosnące koszty utrzymania w połączeniu z brakiem perspektywy otrzymania zatrudnienia skutkowały w 1920 roku wystąpieniami społecznymi, w tym strajkami zarówno w Darłowie, jak i w Sławnie. Dokonywano również kradzieży artykułów spożywczych i niszczenia mienia<sup>7</sup>. W latach 1929–1933 miały miejsce podobne przypadki kradzieży i dewastacji mienia, choć były już pozbawione tak zorganizowanego charakteru, jak na początku lat 20. Dojście nazistów do władzy w 1933 roku położyło wprawdzie kres przestępczości rabunkowej, jednakże społeczeństwo Darłowa i Sławna nie od razu odczuło poprawę warunków bytowych. Te zauważalne były dopiero od połowy 1934 roku, głównie ze względu na polepszenie sytuacji na rynku pracy i stabi-

<sup>5</sup> AP Koszalin, RRŻ, sygn. 1, okólnik Ministra Finansów Prus z 9 XII 1918 r. (b.f.).

<sup>6</sup> AP Koszalin, Akta Rejencji Koszalińskiej (dalej: ARK), sygn. 15052, wniosek urzędu miejskiego w Darłowie o zwrot kosztów za roczne utrzymanie ciągów komunikacyjnych do urzędu skarbowego (na zamku w Darłowie) do prezydenta rejencji w Koszalinie z 2 VIII 1919 r. (b.f.).

<sup>7</sup> „Kösliner Volksblatt” z 16 II, 4 III, 7 V, 17 VII i 19 IX 1919 r.; Szultka 1979: 115; Czarnik 1983: 29–30; Włodarczyk 1999: 281.

lizację jego ciągłości. Pomoc udzielana osobom bezrobotnym i ubogim, oparta na surowym i rygorystycznym ustawodawstwie pruskim, dla mieszkańców Darłowa i Sławna była jednak daleko niewystarczająca. Ostre kryteria uniemożliwiały tym osobom nawet korzystanie z domów dla ubogich<sup>8</sup>.

Struktura zatrudnienia w Darłowie i Sławnie charakteryzowała się zbliżoną do siebie tendencją (tab. 3). Sławno dominowało nad Darłowem liczbą podmiotów trudniących się handlem (w 1936 roku istniały w Sławnie 82 podmioty gospodarcze, w Darłowie 67), jednakże liczba podmiotów usługowych pozostawała w obu miastach była zbliżona (173 zarejestrowane podmioty w Sławnie, 164 w Darłowie)<sup>9</sup>. Przeważała tu drobna wytwórczość oraz niewielkie punkty handlowe i usługowe (zatrudniające do ośmiu osób). Większa liczba zatrudnienia występowała w kilku zakładach produkcyjnych spożywców i maszyn rolniczych. Ta ostatnia grupa zakładów mogła cieszyć się obecnością branżowych związków zawodowych, których siedziby znajdowały się w Berlinie, Hamburgu, Koszalinie, Słupsku oraz Szczecinie i zrzeszały przede wszystkim producentów spożywców i nielicznie reprezentowanych w powiecie sławieńskim pracowników branży metalowej (w tym zakładów produkcji maszyn).

Analiza zmian w zakresie kształtowania się tendencji w strukturze zatrudnienia w poszczególnych sektorach jest utrudniona ze względu na nieostre kryteria statystyczne, jakimi kierowały się władze prowincji pomorskiej, choć można mówić o ogólnej stabilizacji zatrudnienia po 1933 roku.

**Tabela 3. Liczba osób czynnych zawodowo w Darłowie i Sławnie w 1933 roku**

Miasto	Łączna liczba osób czynnych zawodowo	Czynni zawodowo w gospodarce leśnej	Czynni zawodowo w przemyśle i rzemiośle	Czynni zawodowo w handlu i komunikacji
Darłowo	2269	443	905	539
Sławno	3215	365	1199	875

Źródło: „Ostpommersche Wirtschaft” z III–IV 1937: 39

Kryzys z lat 1929–1932 uwidoczniał silną aktywizację wszystkich grup pracowniczych Darłowa i Sławna w zakresie walki o utrzymanie zatrudnienia, jak

<sup>8</sup> AP Koszalin, ARK, sygn. 4138, „Bericht über die Verwaltung und Stand der Gemeinde-Angelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1924”, s. 20; „Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1929 (1. April 1929 bis 31. Mz 1930)”, s. 24.

<sup>9</sup> „Ostpommersche Wirtschaft” z III/IV 1937: 39.

i poprawy warunków pracy oraz przestrzegania znowelizowanego w latach 20. prawa pracy. Ujawniono przypadki ostrych konfliktów pracodawców z pracownikami w darłowskich masarniach oraz w sławieńskich fabrykach maszyn (w tym czasie istniały aż cztery zakłady, które konkurowały ze sobą). W spornych przypadkach zarządy branżowych związków zakładowych oraz miejscowych organizacji cechowych interweniowały u wszelkich możliwych władz rejonowych, prowincjonalnych i państwowych<sup>17</sup>.

Konflikty występowały również w organizacjach cechowych, których w Sławnie istniało 17, zrzeszały głównie organizacje z powiatu sławieńskiego; członkowie innych cechów przynależeli do organizacji w Koszalinie, Słupsku i Szczecinku<sup>18</sup>.

W latach 1918–1933 w Darłowie i Sławnie, tak jak i w innych miastach prowincji pomorskiej, zdarzały się przypadki świadczenia pracy nielegalnie. Policja w obu miastach włączała się w poszukiwania osób, które dopuszczały się pracy na czarno. Przeprowadzane były kontrole zakładów pracy, przede wszystkim ośrodków wypoczynkowych, instytucji samorządowych (Polaków i Rosjan zatrudniano tu między innymi jako pomoc w warsztatach), a także prywatnych firm różnych branż. Z reguły obcokrajowcy dopełniali wszystkie wymagane formalności, choć sporadycznie policja ujawniała przypadki nielegalnego pobytu, głównie z powodów utraty ważności dokumentów, na podstawie których umożliwiano wjazd do Niemiec i podjęcie tu zatrudnienia.

W końcu lat 20. obcokrajowcy podejmowali zatrudnienie głównie w Sławnie, gdyż miasto to należało – obok Drawska Pomorskiego, Kołobrzegu, Koszalina i Słupska – do najatrakcyjniejszych w rejencji koszalińskiej dla obcokrajowców, jeśli chodzi o dostępność zatrudnienia. Liczba zatrudnionych obcokrajowców nie przekraczała 20 osób, jednakże ich zdecydowana większość podejmowała pracę na wsi. W zestawieniach policyjnych dla poszczególnych powiatów nie wyodrębniono liczby zatrudnionych w miastach i na wsi, co uniemożliwia przeanalizowanie zatrudnienia obcokrajowców w małych mia-

<sup>17</sup> „Ostpommerische Wirtschaft” z I II 1936: 1, 18; Michaelis 1986: 212–219. Należy wykazać ostrożność przy korzystaniu z opublikowanych w dostępnej literaturze wspomnień byłych właścicieli zakładów pracy, opisujących pamiętając w nich warunki pracy i płacy. Wielokrotnie teksty ich wspomnień stoją w sprzeczności z materiałami archiwalnymi branżowych organizacji związkowych i cechowych. Było naturalne, że dawni właściciele pomijali fakty mogące zepsuć wizerunek zakładu pracy, toteż zgodnie przemleczali konflikty pomiędzy nimi a pracownikami; por. opisy poszczególnych zakładów pracy w powiecie sławieńskim w *Der Kreis Schlawe*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes* z przypadkami łamania praw pracowniczych w dokumentacji branżowych związków zawodowych i cechów oraz dokumentacji sądów pracy w Sławnie: po 1927 r. w Szczecinie jako wyższej instancji oraz w Darłowie jako sądu pomocniczego placówki w Sławnie, przechowywanej w archiwach państwowych w Koszalinie i Szczecinie oraz w Landesarchiv Greifswald (dalej: LAG), różne zespoły i sygnatury.

<sup>18</sup> Adreßbuch Schlawe 1933: 94; Buttcher 1986: 180–186.

stach o funkcji rolniczej, a przecież właśnie do prac w gospodarstwach rolnych i hodowlanych najchętniej zatrudniano Polaków i Rosjan, rzadziej Litwinów i Łotyszy czy obywateli Czechosłowacji. Tutaj również liczba osób przebywających nielegalnie w Niemczech była dość znaczna. Niewielu gospodarzy w pobliżu Darłowa i Sławna oferujących zatrudnienie przejmowało się formalną zgodnością dokumentów pracobiorców, a często nawet zatrudniało na czarno, widząc w tym zysk zarówno swój, jak i pracownika<sup>12</sup>.

W takich uwarunkowaniach finansowych władze powiatu sławieńskiego, przy niewielkim wsparciu władz prowincjonalnych w Szczecinie, ambicjonalnie zdecydowały się na utworzenie muzeum powiatowego. W atmosferze ogólnej krytyki celowości istnienia placówki, zwłaszcza w dobie zadłużania gmin miejskich (tab. 4) i landratury, jak i sporu o jego lokalizację, instytucję tę otwarto w Darłowie w 1923 roku, od 1933 roku nosiła nazwę Heimatmuseum – Powiatowe Muzeum Regionalne (Skrzypek 1997: 40–49; Łysiak 2002: 51).

Przeniesienie placówki z obiektu przy obecnej ul. Marii Skłodowskiej-Curie 1 do Zamku Książąt Pomorskich nie sprzyjało nagłemu zainteresowaniu obejrzenia zbiorów, a tylko obciążało budżet Darłowa i landratury sławieńskiej (zamek znajdował się w złym stanie technicznym) oraz skarb Prus jako zarządcy własności domenalnej (Domenfiskus)<sup>13</sup>.

W latach 1924 i 1925 liczba zwiedzających tę placówkę kształtowała się na zbliżonym poziomie (kolejno: 2196 i 2135 osób), a rok i dwa lata później odnotowano nawet jej spadek (1939 i 1342). Dopiero w okresie 1928–1930 liczba odwiedzających to samorządowe muzeum przekroczyła 4400, by ponownie spaść o połowę w następnym roku. Wzrost zainteresowania muzeum nastąpił dopiero w latach 1933–1938 (1939), jednakże w żadnym z tych okresów nie przekroczono liczby 5500 odwiedzin. Zaznaczyć przy tym należy, że liczba uczniów odwiedzających muzeum utrzymywała się na tym samym poziomie (od 31 osób w 1927 roku do 79 osób w 1934, gdyby nie liczyć wyjątkowego 1930 roku, kiedy to placówkę odwiedziło 106 uczniów), co wskazywałoby na zawarcie przez dyrektora muzeum Karla Rosenowa umowy z nauczycielami z miejscowych szkół, które do muzeum wybierały się całymi klasami<sup>14</sup>.

<sup>12</sup> AP Koszalin, ARK, sygn. 4244, wykaz zbiorczy pracowników skontrolowanych w rolniczych zakładach pracy na wsi rejencji koszalińskiej sporządzony przez policję w Koszalinie dla prezydenta rejencji w Koszalinie (bez daty i folio); LAG, Rep. 38b, Schlawe, sygn. 96, Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1930 (1. April 1930 bis 21. März 1931), s. 4.

<sup>13</sup> LAG, Rep. 55, sygn. 512, pismo landrata w Sławnie do Ministra Rolnictwa, Domen i Lasów Prus w Berlinie z 22 IX 1924: 2–3; Rosenow 1989a: 702.

<sup>14</sup> Obliczenia własne na podstawie: Kreisheimatmuseum Geschichte II [Rügenwalde], statystyka odwiedzin Muzeum Powiatowego w Darłowie w latach [1917] 1924–1944 (b.f.); Rosenow 1986: 282–288.

**Tabela 4. Zadłużenie miast powiatu sławieńskiego w 1938 roku**

Miasto	Zadłużenie ogółem	Liczba mieszkańców	Zadłużenie na jednego mieszkańca (dla porównania: stan na 31 III 1936 r.)
Darłowo	1 534 580,06	7291	120,48 (128,69)
Polanów	461 250,00	3677	125,00 (34,76)
Sianów	14 565,42	2989	4,87 (34,76)
Sławno	1 151 208,00	8730	132,00 (128,69)

Źródło: AP Koszalin, Starostwo Powiatowe w Bytowie (Landratsamt Bütow), sygn. 31, wykaz zadłużenia miast i powiatów rejencji koszalińskiej według stanu na 1 X 1938 r.: 68

**Tabela 5. Jarmarki odbywające się w Darłowie i Sławnie w 1928 roku**

Miasto	Handel bydłem	Kramarskie	Tłuszczowe
Darłowo	22 III 21 VI 11 X 15 XI*	15 XI*	
Sławno	1 III 7 VI* 13 IX 6 XII*	7 VI* 6 XII*	18 X

Źródło: AP Koszalin, ARK, sygn. 2857, „2. Nachtrag zum Verzeichnis der im Jahre 1928 abzuhaltenden Märkte und Messen”, s. 1; Verzeichnis der Märkte und Messen im Freistaat Preußen im Jahre 1928: 18–19

\* targi łączone

## Gospodarka wodna

W 1921 roku władze prowincji pomorskiej w Szczecinie wraz z landratem powiatu sławieńskiego, gminami miejskimi w Darłowie i Sławnie oraz pozostałymi gminami powiatu sławieńskiego rozpoczęły przygotowania do zmian prawa wodnego z 1913 roku w zakresie melioracji, zwłaszcza większego niż dotąd

egzekwowania od właścicieli brzegów rzek i jezior wykonywania prac związanych z ich utrzymaniem. Ustawa z 5 maja 1920 roku regulowała kwestie odnoszące się do technicznej organizacji melioracji, a także wskazywała na źródła finansowania tego rodzaju przedsięwzięć (Jacoby 1929: 194).

Równoległe z tymi pracami prowadzone były starania niektórych organizacji zrzeszających rybaków o zmianę sposobu użytkowania części gruntów położonych w sąsiedztwie wód, jak i starania o możliwość dzierżawy bądź za kupu brzegu rzeki lub jeziora. Pierwsze prace nad melioracją w powiecie sławieńskim prowadzone były w 1919 roku i już wówczas skierowano do nich osoby pozostające bez zatrudnienia (Sianów)<sup>1</sup>. Tym razem jednak, były to działania prowadzone w oparciu o doraźne programy autorstwa gmin miejskich, w porozumieniu z urzędami wodnymi.

W 1921 roku władze Darłowa wydzierżawiły miejscowym rybakom oba brzegi Wieprzy. Podobną umowę podpisały z rybakami władze gminy Darłówek, co pozwoliło na dzierżawę brzegów tej rzeki aż do jej ujścia do Morza Bałtyckiego. Umowa trwała do 1933 roku i sędowała na rybaków część obowiązków wynikających z uwarunkowań prawnych przewidzianych w zakresie prawa wodnego z 1913 roku, a odnoszących się do utrzymania brzegów rzeki. Prawo do dokonywania połowów posiadali tylko dzierżawcy. Oni także ponosili część kosztów związanych z utrzymaniem brzegów Wieprzy<sup>2</sup>. Umożliwiło to przeprowadzenie prac melioracyjnych w połowie lat 20. w dolnym biegu rzek Grabowej i Wieprzy (Wendt 1986: 109–112), zaś w latach 1929–1932 meliorację i regulację Wieprzy na pozostałym odcinku (Bauer 1986: 112–113).

W 1922 roku przystąpiono do prac przy melioracji Wieprzy i Grabowej, w tym na ich odcinkach przepływających przez Darłowo i Sławno, choć prace organizacyjne rozpoczęto już w 1920 roku w rejonie Darłowa oraz w pastwie przyległych do Wieprzy<sup>3</sup>. Szczególne trudności z tym przedsięwzięciem napotkały władze Darłowa i pobliskiej gminy wiejskiej Darłówek w miejscu, gdzie obie rzeki łączyły się, bowiem przed ujściem Grabowej do Wieprzy wody zalewały pobliskie tereny. Musiano więc wypracować kompleksowy system melioracyjno-irygacyjny dla znacznej powierzchni pomiędzy obszarami za budowanymi Darłowa i Darłówek wraz z uwzględnieniem użyteczności wód dla portu w Darłówku. Po przeprowadzeniu prac melioracyjnych, władze prezydium rejencji oraz obu gmin wyłączyły z możliwości zabudowy mieszkaniowej i przemysłowej tereny nad Wieprzą i Grabową, zezwalając na ograniczo-

<sup>1</sup> AP Szczecin, Akta miasta Sianowa, sygn. 96. Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeindefangelegenheiten der Stadt Zanow für die Zeit vom 1. April 1914 bis 31. März 1925: 22.

<sup>2</sup> „Amtsblatt der Preussischen Regierung zu Köslin” (dalej: „ARK”) z 10 IX 1921: 214.

<sup>3</sup> Tamże, 23 X 1920: 216; 16 XII 1922: 251–252.

ny rozwój portu w Darłównu i zagospodarowanie części obszaru jako terenu rekreacyjnego<sup>18</sup>. Natomiast w Sławnie prace melioracyjne rozpoczęto w 1923 roku i prowadzono je do 1928 roku<sup>19</sup>.

Na przełomie lat 20. i 30. melioracja oraz regulacja rzek pozwoliła na uniknięcie podtopień znacznych części zabudowy miejskiej. Nie uchroniło to jednak przed trudno przewidywalnymi stratami, powstałymi wskutek częściowego bądź całkowitego zamarzania rzek na odcinkach biegu przez Darłowo i Sławno. Krytyczny stan wód odnotowywany był w zasadzie rokrocznie. Potęgowały go wody opadowe spływające do zamarzniętych rzek. Kulturamt (Urząd Kultury Rolnej) w Słupsku, obejmujący swoim działaniem powiat sławieński, funkcjonował w stanie podwyższonej gotowości.

W kwietniu 1930 roku wskutek prac prezydium rejencji zmiany uległy przepisy regulujące prace urzędu, który odtąd miał obowiązek informowania zwierzchników policji budowlanej (burmistrzów i nadburmistrzów) o zagrożeniach, zaś w przypadku ich wystąpienia miał współpracować w przeciwdziałaniu powodzi i walce z nią. Przepisy przewidywały również konieczność nawiązania współpracy z usteckim urzędem budownictwa portowego, sprawującym nadzór nad wykorzystaniem urządzeń portowych w porcie w Darłównu. Na Urząd Kultury Rolnej nałożono także obowiązek wcześniejszego informowania o możliwości wystąpienia powodzi, jak i reagowania na alerty ogłoszone przez policję wodną w Darłównie. Jednocześnie zniesiono dotychczasowe regulacje prawne w zakresie utrzymania systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego obowiązującego tylko w odniesieniu do Wieprzy z 18 czerwca 1910 roku<sup>20</sup>.

W końcu lat 30. budowy obiektów w sąsiedztwie Grabowej i Wieprzy organizacyjnie stawały się coraz trudniejsze. Obok konieczności uzyskania zgód właściwych terenowo organów władz samorządowych, prowadzący budowę musiał otrzymać pozwolenie policji przemysłowej. Inwestycja taka nadzorowana była nominalnie przez burmistrza Darłowa bądź Sławna (z racji pełnienia przez nich funkcji szefa policji budowlanej), zaś w przypadku prowadzenia budowy szczególnie trudnej technicznie i technologicznie, przez Sąd Krajowy w Koszalinie, który orzekał o wstrzymaniu inwestycji we wczesnych fazach jej realizacji w celu zgłaszania uwag i zastrzeżeń. Wszystko to wpływało na wydłużenie czasu budowy obiektów technicznych, w szczególności młynów wodnych, o czym przekonała się spółka komandytowa E. Gerth Kommandit-Gesellschaft z Darłowa, borykająca się z brakiem możliwości kontynuowania inwestycji w zaplanowanym wcześniej terminie<sup>21</sup>.

<sup>18</sup> Tamże, 16 XII 1922: 252.

<sup>19</sup> Tamże, 26 V 1923: 130–133; 31 III 1928: 37–38.

<sup>20</sup> Tamże, 5 IV 1930: 49–50.

<sup>21</sup> Tamże, 26 II 1938: 22.



Pomimo nowych regulacji w kwestii prawa wodnego gospodarka wodno-ściekowa w Darłowie i Sławnie nadal pozostawała wiele do życzenia. W 1930 roku zgodę na wykorzystanie wód Wieprzy do celów przemysłowych otrzymała mleczarnia w Sławnie<sup>22</sup>. W tym samym roku w czerwcu doszło do znacznego zanieczyszczenia wód Wieprzy poprzez wylanie do nich nafty i benzyny, wskutek czego wymarły wszystkie gatunki ryb w rzece na wysokości miasta<sup>23</sup>, na odcinku od Kępic do śródmieścia Sławna. Podmiotem odpowiedzialnym za taki stan rzeczy była fabryka papieru w Kępicach. Specjalistyczne badania, mające przedstawić rozmiar katastrofy ekologicznej oraz stan szkód wraz z możliwością ich niwelacji, zostały wykonane przez Preußische Obermeister für die Binnengewässer der Provinz Pommern (Pruskie Szefostwo ds. Wód Śródlądowych Prowincji Pomorskiej) w Szczecinie. Landrat sławieński dokonał zmian w prawie wykorzystania wód Wieprzy na odcinku powiatu sławieńskiego jako ciekłu odpływowego ścieków fabryki, a także ograniczył jej (w porozumieniu z landratem miasteczkim) prawo do wykorzystywania w tym celu wód Wieprzy<sup>24</sup>.

W następstwie przeprowadzonych badań Wieprzy zarówno szef ds. wód śródlądowych prowincji pomorskiej, jak i Urząd Kultury Rolnej w Słupsku skierowali sprawę do sądu z wnioskiem o ukaranie kierownictwa fabryki papieru, oraz z wnioskiem o pokrycie przez fabrykę kosztów prac rekultywacyjnych<sup>25</sup>. Ponadto rewizji uległy umowy fabryki papieru z instytucjami odpowiadającymi za stan wód i nabrzeży w tym rejonie, to jest z pruskim Gewerbeaufsichtsamt (Urząd Nadzoru Przemysłu) w Szczecinku (sprawującym nadzór nad działalnością wspomnianej papierni), a przede wszystkim z rodziną von Bismarck-Osten, od której jako od nadzorca fabryki żądano pokrycia kosztów wszelkich prac rekultywacyjnych (rodzinę Bismarcków w Warcinie już obciążono tymi kosztami)<sup>26</sup>.

<sup>22</sup> Tamże, 8 XI 1930: 151.

<sup>23</sup> AP Koszalin, Urząd Rentowy Ksiąząt Hohenzollernów w Koszalinie (dalej: URKH), sygn. 133, zeznania robotnika Maxa Hackbarta ze Sławna i młynarza Hugona Lockhoffa ze Sławna, sporządzone w Urzędzie Domenalno-Rentowym w Koszalinie z 20 VI 1930: 2–3.

<sup>24</sup> „Schlawer Kreisblatt” z 28 IV 1921: 58–59.

<sup>25</sup> AP Koszalin, URKH, sygn. 133, pismo szefa ds. wód śródlądowych prowincji pomorskiej w Szczecinie do szefa Komisji Rozjemczej w Koszalinie i landrata w Miastku z 28 IV 1931: 24–27.

<sup>26</sup> Tamże, pismo prezydenta rejencji w Koszalinie do Urzędu Domenalno-Rentowego w Koszalinie z 10 III 1934: 46–50.

## Przemysł spożywczy

Ta gałąź gospodarki w Darłowie i Sławnie na początku lat 20. również przeżywała duże trudności gospodarcze. Miejscowi dostawcy i przetwórcy mleka, podobnie jak artykułów tłuszczowych musieli przeciwstawić się trudnościom wynikającym z importu do Niemiec tańszego mleka i przetworów mlecznych oraz tłuszczów ze Stanów Zjednoczonych i Polski. W kwietniu 1921 roku nadprezydent prowincji pomorskiej wprowadził nowe tabele cenowe na produkty mleczne (w szczególności masło), różniąc wśród nich produkty pochodzenia i przetwórstwa wiejskiego i miejskiego.

Nowe stawki cenowe ograniczyły możliwość nieskrępowanego eksportu na rynek wewnętrzny, gdyż zarówno warunki spedycji, jak i sprzedaży, określone w zarządzeniu nadprezydenta prowincji, nie zezwalały prezydentowi rejencji koszalińskiej i landratowi sławieńskiemu na swobodne kształtowanie cen towaru w miejscach sprzedaży. Należy zaznaczyć, że ceny masła notowane w Szczecinie, regulowane przez władze prowincji pomorskiej, wynikały z chłonności tamtejszego rynku. Kształtowały się one na wysokim poziomie 135 RM za 50 kg, a więc należały do najkorzystniejszych dla darłowskich i sławieńskich producentów tłuszczów.

Doprowadziło to do silnej konkurencji nie tylko w Szczecinie, który stał się w latach 20. miejscem docelowym zbytu wielu producentów i przetwórców rejencji koszalińskiej, w tym powiatu sławieńskiego, ale także miejscem walki o detaliczną odbiorcę w pobliskich większych miastach, podobnie zresztą jak w Kołobrzegu, Koszalinie i Słupsku. Tym również tłumaczyć można większe niż przed rokiem 1914 zainteresowanie producentów i przetwórców branży mleczarskiej z małych, często odległych miast swoimi ofertami sprzedaży w największych miastach rejencji<sup>17</sup>. Polityka władz prowincji w zakresie spedycji wysoko przetworzonych przetworów mlecznych, a w szczególności sera, pogarszała sytuację ekonomiczną branży mleczarskiej. Darłowska i sławieńska mleczarnia zmuszone były zrezygnować z produkcji serów z uwagi na fakt uznania ich w 1921 roku za towary luksusowe, które jako takie obłożono podatkiem od towarów luksusowych<sup>18</sup>.

Powyższy przykład pozwala zrozumieć, że stały wzrost cen za towary i usługi, jaki miał miejsce w latach 1918–1922, doprowadził do ogłoszenia Darłowa (z Darłówkiem) i Sławna w 1922 roku miastami, w których panowała drożyzna, bez możliwości skutecznej walki na polu regulacji cen, zwłaszcza że władze państwa pruskiego nie ingerowały w sytuację ekonomiczną prowincji pomorskiej<sup>19</sup>.

<sup>17</sup> „ARK” z 9 IV 1921, 80–81.

<sup>18</sup> Tamże, 1 VI 1921, 136.

<sup>19</sup> Tamże, 15 IV 1922, 87. Do tej grupy miast zaliczono również: Białogard, Bytów, Drawsko Pomorskie, Kołobrzeg, Koszalin, Lębork, Łeba, Miastko, Polczyn, Zdrój, Stanów, Słupsk, Szczecinek i Złocieniec.

O swoistym fenomenie organizacyjno-produkcyjnym można mówić w odniesieniu do producentów i przetwórców mięsa w Darłowie<sup>30</sup>. Miasto to stanowiło ważny ośrodek produkcji wysokiej klasy produktów mięsnych, eksportowanych do centralnej i zachodniej części Niemiec, ale także produktów, które można było nabyć w większości sklepów spożywczych prowincji pomorskiej. Dotyczyło to również wysokogatunkowej produkcji tłuszczów, wśród których specjałem stał się darłowski tłuszcz gęsi, ceniony przez konsumentów w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej. Darłowo, a ściślej zakłady mięsne Rügenwalder Wurstwaren AG (RÜWAG) wyspecjalizowało się w produkcji mięs różnego gatunku, a przez to znalazło się w czołówce eksporterów prowincji pomorskiej poza granice Niemiec wszelkiego rodzaju kiełbas i innych produktów tłuszczowych (Floret, Pechtel, Rosenow 1929: 7; Rosenow 1989b: 692; Lindmajer 1994: 269).

Darłowskie zakłady mięsne z trudnościami przetrwały kryzys powojenny, zwłaszcza w zakresie dostarczania do nich wyselekcjonowanych gęsi z rejonu Chojnic, Tczewa i Wejherowa. Po 1918 roku zmuszone zostały wykorzystać w większym niż dotąd stopniu dostępne na lokalnym rynku mięso wieprzowe i wołowe, co pozwoliło na zwiększenie produkcji i sprzedaży o średnio 10–20% w latach 1926–1928, a więc w czasie największego popytu na ich produkty mięsne. Dodać jednakże należy, że eksport do Stanów Zjednoczonych umożliwiał przetrwanie zakładom w Darłowie w czasach dla nich trudnych<sup>31</sup>.

Stałym problemem było zaspokajanie potrzeb gmin miejskich w zakresie polityki podatkowej prowadzonej wobec przemysłu tłuszczowego. Szczególnie dotkliwie odczuli to producenci przetworów mięsnych z Darłowa, którzy zaangażowali się wraz z właściwymi organizacjami cechowymi w Berlinie w spór z gminą miejską i prezydium rejencji koszalińskiej. Wzrost lokalnych podatków nałożonych na producentów przetworów mięsnych wynikał między innymi z ogólnego wzrostu kosztów administracyjnych powstałych przez prowadzenie rzeźni miejskiej<sup>32</sup>.

Dobre warunki do wychowu bydła rzeźnego umożliwiły rozwinięcie się fabryk przetworów mięsnych w Darłowie i Sławnie. Szczególnie korzystne uwarunkowania zaistniały tu w zakresie chowu i przetwórstwa mięsa wieprzowego, zaś ewentualne niedobory w produkcji przetworów pokrywano poprzez skup żywca od hodowców z powiatu sławieńskiego. Zakłady w Darłowie i Sławnie specjalizowały się w przetwórstwie tzw. *Deutsche Edelschwein* („nie-

<sup>30</sup> Specjały darłowskie są do dziś dostępne w handlu na rynku niemieckim. Istnieje w Niemczech kilka zakładów mięsnych, które produkują artykuły mięsne, opierając się na dawnych recepturach.

<sup>31</sup> „Ostpommersche Wirtschaft” z I-II 1936: 15.

<sup>32</sup> LAG, Rep. 60, sygn. 1204, *passim*.

mieckie świnie szlachetne/rasowe”).

O ile do 1918 roku oba miasta uzupełniały się w zakresie uboju i przetwórstwa mięsnego, o tyle później darłowskie zakłady mięsne wysunęły się na pierwsze miejsce w powiecie sławieńskim, a następnie w całej rejencji koszalińskiej. Przetwórstwo różnego rodzaju mięs osiągnęło taki wymiar, że darłowscy przetwórcy zmuszeni byli szukać nowych miejsc do przetwórstwa, stąd też znajdowano je w masarniach w Sławnie oraz w Karwicach i Słownie. Pod szyldem „Rügenwalder Wurst” („Kiełbasa darłowska”) kryło się oznaczenie tych produktów, których miejscem produkcji było Darłowo. Pozostałe miejsca przetwórstwa mięsnego oznaczano jako „Pommersche Wurst” („Kiełbasy pomorskie”).

W końcu 1938 roku w Darłowie istniało aż dziesięć przedsiębiorstw mięsnych: Wilhelm Brandenburg, Paul Janke, Georg Müller, Carl Müller, Erich Plünsch, RÜWAG, Herbert Scheil, Albert Scherneck, Carl Schiffmann, Georg Schmidthals. W Sławnie natomiast znajdowało się jedno przedsiębiorstwo produkcyjne – Carl Zypries. Dwa z dawnych zakładów mięsnych z Darłowa po przeniesieniu produkcji kontynuują swoją działalność do dziś w zachodnich Niemczech (Michaelis 1986: 212–219).

## Finanse

Bazę finansową obu miast stanowiły zarówno miejscowe instytucje bankowe, jak i banki z Koszalina i Słupska. Rolnicy powiatu sławieńskiego, podobnie jak zatrudnieni w rolnictwie mieszkańcy Darłowa i Sławna korzystali z usług Pommersche Landschaftsdirektion (Pomorska Dyrekcja Ziemstwa) w Szczecinie i Landschaftsbezirksdirektion (Okręgowa Dyrekcja Ziemstwa) w Słupsku, zaś inni klienci indywidualni korzystali z usług Stolper Bank (Bank Słupski). Tenże Bank, poprzez swoją ekspansję w 1924 roku i wchłonięcie większości akcji Wschodniego Banku Handlu i Przemysłu z siedzibą w Berlinie, przejął kontrolę nad częścią aktywów małych instytucji finansowych rejencji koszalińskiej, w tym nad punktami bankowymi w Darłowie i Sławnie, aż do czasu utraty samodzielności 10 kwietnia 1933 roku na rzecz Pommersche Bank (Bank Pomorski) z siedzibą w Szczecinie (Pencarski 2004: 200; Schröder 1966: 278–280)<sup>33</sup>.

W Darłowie i Sławnie nie wykształciły się rodzime przedsiębiorstwa bankowe, które umożliwiłyby ekspansję na sąsiednie mikroregiony gospodarcze, tak jak w odniesieniu do powiatu sławieńskiego uczyniło to Vorschußverein Köslin (Towarzystwo Finansowe w Koszalinie), Bank für Haus- und Grundbesitz (Bank Gospodarstwa Domowego i Własności Gruntów) w Koszalinie

<sup>33</sup> „Pommern-Jahrbuch” 1925–1926: 179 [informacja reklamowa].

i Bank für Haus- und Grundbesitz (Bank Gospodarstwa Domowego i Właściwości Gruntów) w Słupsku, które nawet nie musiały mieć swoich przedstawicielstw w Darłowie i Sławnie, by móc oferować korzystne usługi finansowe<sup>34</sup>.

Do innych placówek finansowych funkcjonujących w Darłowie i Sławnie zaliczyć należy również Danziger Bank (Bank Gdański), który w latach 20. rozpoczął walkę o rynek we wschodniej części rejencji koszalińskiej. Utrata swojego macierzystego pola działania na Pomorzu Nadwiślańskim doprowadziła do powstania w pierwszej połowie lat 20. filii Banku Gdańskiego w Darłowie i Sławnie<sup>35</sup>.

Darłowo i Sławno umożliwiło jednakże, podobnie jak inne miasta prowincji pomorskiej, korzystanie z usług Kreissparkasse (Powiatowa Kasa Oszczędności) w Sławnie oraz Stadtsparkasse (miejskich kas oszczędności) w Darłowie i Sławnie. Powstałe w XIX wieku kasy tworzyły doskonałe warunki do większej aktywizacji lokalnego społeczeństwa w zakresie gromadzenia kapitału w instytucjach bankowych, a także korzystania z dostępnych ofert kredytowych (tab. 6, 7). Problemy z utrzymaniem płynności finansów kas pożyczkowych przez kasy oszczędnościowe, jakie wystąpiły po 1929 roku, spowodowane były głównie trudnościami gospodarczymi, ale i dużą konkurencją. Przykładowo w Sławnie do 1930 roku działały dwie kasy pożyczkowe, których zarządy podjęły decyzję o połączeniu się wskutek obrony przed konkurencją ze strony pozostałych kas pożyczkowych z powiatu sławieńskiego (Maass 1986: 170–171).

**Tabela 6. Wkłady i liczba kont bankowych w miejskich kasach oszczędności w Darłowie i Sławnie w latach 1927–1929**

Miasto	Rok	Wkłady		Liczba prowadzonych kont	
		oszczędnościowe	żyrowe	oszczędnościowe	żyrowe
Darłowo	1927	858 378	187 454	1815	119
	1928	1 201 148	306 980	2388	187
	1929	1 632 652	220 175	2935	247
Sławno	1927	908 929	444 090	1875	1065
	1928	1 038 467	491 497	2402	1150
	1929	1 413 469	508 153	2808	926

Źródło: „Ostpommersche Wirtschaft” z IV 1930: 34; XI 1930: 110–111

<sup>34</sup> „Ostpommersche Wirtschaft” z VI 1930: 56 i IV 1933: 21.

<sup>35</sup> „Heimatkalender für den Kreis Lauenburg i. Pom.” 1924 (bez numeracji stron) [druki reklamowe]; „Ostpommersche Wirtschaft” z II 1933: 2.

**Tabela 7. Liczba podmiotów instytucjonalnych i firm w latach [1915] 1924–1930 korzystających z usług bankowych Poczty Rzeszy w miastach powiatu sławieńskiego**

Miasto	Liczba podmiotów instytucjonalnych i firm							
	1915	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Darłowo	24	104	59	75	86	83	86	85
Polanów	6	28	24	26	32	37	34	36
Sianów	3	34	26	24	16	15	12	16
Sławno	21	144	96	97	97	99	100	105

Źródło: „Ostpommersche Wirtschaft” 1930: 44

Reichspost (Poczta Rzeszy) również aktywnie brała udział w obrocie pieniężnym. Darłowskie i sławieńskie urzędy pocztowe oferowały możliwość obsługi podmiotów gospodarczych, przy czym wzrost liczby korzystających z usług bankowych oferowanych przez Poczta Rzeszy został spowolniony na przełomie lat 20. i 30. wskutek kryzysu gospodarczego (tab. 8).

**Tabela 8. Obroty finansowe Poczty Rzeszy w Darłowie i Sławnie w latach 1924–1932. Wyплаты z kont pocztowych i rachunków bankowych**

Urząd pocztowy	Wyплаты (w milionach marek)				
	1924	1929	1930	1931	1932
Darłowo	b.d.	2,1	2,0	2,1	2,0
Sławno	2,0	3,9	3,8	3,9	3,0

Źródło: „Ostpommersche Wirtschaft” z III 1932: 32; z II 1933: 9

## Kolej

Darłowo posiadało bezpośrednie, istniejące od 1878 roku połączenie kolejowe ze Sławnem. Na trasie tej wykonywano jedynie niezbędne prace modernizacyjne, co doprowadziło do wyeksploatowania i wymusiło przeprowadzenie modernizacji w latach 1920–1930. Część prac, z racji braku powierzchni składowych i przeładunkowych, prowadzona była przede wszystkim na stacji kolejowej w Sławnie. Władze powiatu sławieńskiego próbowały jeszcze przed 1918 rokiem dokonać przebudowy linii wąskotorowej ze Sławna do Po-

lanowa na normalnotorową (co umożliwiłoby również przerzucenie kosztów eksploatacji linii na barki Reichsbahn (Kolej Państwowa)<sup>36</sup> przy jednoczesnej zmianie trasie przebiegu linii.

Do sprawy przebudowy Schlauer Kleinbahn AG (Sławieńska Kolej Wąskotorowa S.A.) Sławno – Polanów na linię normalnotorową, a przez to zwiększenia potencjału przewozowego stacji kolejowej w Sławnie, Ministerstwo Komunikacji Rzeszy powróciło w 1928 roku na wniosek landratury sławieńskiej z 1925 roku.

Do 1934 roku podmiotami finansującymi spółkę była landratatura w Sławnie (posiadająca 67% udziałów), prezydium prowincji pomorskiej (29%) i państwo pruskie (4%). Linię tę traktowano jako szczególną z punktu widzenia interesów państwa. Ministerstwo planowało włączyć dyrekcję kolei wąskotorowej w Sławnie w proces przebudowy, angażując w miarę możliwości jej środki finansowe i majątek<sup>37</sup>. Zatwierdzenie planów przebudowy nastąpiło w 1932 roku, zaś rok później władze państwowe i prowincjonalne rozpoczęły starania o zabezpieczenie funduszy<sup>38</sup>. Należy jednak mieć na uwadze, że inwestycje polegające na modernizacji infrastruktury kolejowej traktowane były priorytetowo w skali kraju, przez co zakres robót regulowały utajnione unormowania spraw nadzorowanych i realizowanych przez pion urzędniczy. Chodziło przede wszystkim o uniemożliwienie wycieku informacji dotyczących norm technicznych, zastosowanych licencji itp. na zewnątrz<sup>39</sup>.

<sup>36</sup> Dostosowywanie administracji kolejowej do nowych uwarunkowań administracyjnych w Niemczech nastąpiło ostatecznie w lutym 1924 roku. Wówczas to likwidacji uległo państwowe przedsiębiorstwo Reichsbahn (Kolej Państwowa), w którego miejsce utworzono w sierpniu tego roku Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Towarzystwo Niemieckiej Kolei Państwowej), istniejące pod tą nazwą do lutego 1937 r. Dla zachowania przejrzystości w nazewnictwie tego podmiotu, zastosowałem wszędzie konsekwentnie nazwę Reichsbahn (Kolej Państwowa). Dodać również należy, że do grudnia 1919 r. Darłowo i Sławno znajdowały się w obrębie Königliche Eisenbahn-Direktion Danzig (Królewska Dyrekcja Kolei w Gdańsku), a następnie przeszły pod zarząd Königliche Eisenbahn-Direktion Stettin (Królewska Dyrekcja Kolei w Szczecinie); Dyrekcja Kolei w Szczecinie także zmieniała nazewnictwo: w latach 1919–1922 Eisenbahndirektion Stettin, 1922–1945 Reichsbahndirektion Stettin; Salzwedel 1985: 266; Buchhweitz, Dobbert, Noack 2011: 5, 17.

<sup>37</sup> LAG, Rep. 109, sygn. 10, pismo Ministerstwa Komunikacji Rzeszy do Ministra Handlu i Przemysłu Prus z 24 V 1924: 21; Meissner 1986: 274–277.

<sup>38</sup> LAG, Rep. 60, sygn. 1843, pismo wydziału prowincjonalnego w Szczecinie do nadprezydenta prowincji w Szczecinie z 23 VIII 1933: 161; Rep. 109, sygn. 10, pismo prezydenta rejencji w Koszalinie do Dyrekcji Kolei w Szczecinie z 2 VIII 1932: 88.

<sup>39</sup> LAG, Rep. 60, sygn. 1843, Verschlussachen-Anweisung für sämtliche Verwaltungsbehörden, Nr. 4156 (Geheim!), hrsg. Der Reichs- und Preußische Minister des Innern, Berlin 1935: 5–9; pismo Dyrekcji Kolei w Szczecinie do Ministerstwa Handlu i Prze-

Prace związane z przygotowaniem stosownej dokumentacji rozpoczęły się w styczniu 1933 roku, zaś przebieg linii odbiegał nieco od biegu dotychczasowej trasy wąskotorowej w rejonie Sławna i Kosierzewa – w planach zakładano aż cztery warianty poprowadzenia trasy po nowych odcinkach<sup>40</sup>. W tej kwestii doszło do konfliktów pomiędzy właścicielami gruntów położonych w sąsiedztwie terenów stanowiących własność kolei wąskotorowej (czyli landratury) a Kolejami Państwowymi, które miały przeprowadzić prace ziemne na dotychczasowym nasypie kolejowym, a w Sławnie zmienić bieg linii. Głos zabrał również Minister Gospodarki i Handlu Prus, którego staraniem dokonano częściowej nacjonalizacji gruntów za odszkodowaniem<sup>41</sup>.

Uroczyste otwarcie linii jako trasy normalnotorowej nastąpiło 21 grudnia 1934 roku<sup>42</sup>. Na wymienionym odcinku natychmiast wszedł w życie taryfikator Kolei Państwowych<sup>43</sup>. Należy jedynie dodać, że w latach 1918–1939 władze rejencyjne, prowincjonalne i kolejowe powracały do planów budowy linii kolejowej z Koszalina do Darłowa. Inicjatywa wychodziła również od władz tych miast. Tego zamierzenia nie udało się jednak zrealizować<sup>44</sup>.

Opodatkowanie przewozów towarowych przez kolej stanowiło istotną barierę w rozwoju lokalnej spedycji masy towarowej i jednocześnie skutecznie utrudniało rozwój i ekspansję miejscowych ośrodków handlowo-usługowych, których działalność oparta była na lokalnej produkcji i własnych możliwościach spedycyjnych. Problem ten kilkakrotnie był przedmiotem posiedzeń prezydium Izby Przemysłowo-Handlowej w Słupsku – omawiano go z miejscowymi oraz prowincjonalnymi władzami kolei. Nie przynosiło to jednakże większego skutku, gdyż stawki za przewozy kolejowe pozostawały na poziomie stawek zaporowych, osłabiając jednocześnie konkurencję miejscowych podmiotów gospodarczych z podmiotami z rejencji szczecińskiej. Nie istniały również możliwości szerszego niż dotąd uczestnictwa darłowskich i sławieńskich podmiotów gospodarczych w rynku regionalnym Berlina i Hamburga z powodu uprzywi-

---

mysłu Prus z 19 VI 1928: 22; pismo Dyrekcji Kolei w Szczecinie do prezydenta rejencji w Koszalinie z 20 VI 1928: 23. Na odcinku Sławno – Polanów planowano modernizację stacji kolejowych w celu uczynienia z nich stacji rozrządowych w Kosierzewie, Żegocinie, Lejkowie, Laskach i Świerczynie, a także przebudowę węzłów kolejowych w Polanowie i Sławnie w celu bezproblemowego skomunikowania ich z pozostałymi liniami, w tym z linią wąskotorową z Polanowa do Gołogóry. Zakładano również, iż tor kolejowy z powodów technicznych zmieni swoje położenie w rejonie Kosierzewa i Lejkowa.

<sup>40</sup> LAG, Rep. 60, sygn. 1843, Reichskarte. Einheitsblatt Nr. 184 D (25) Pollnow – Rummelsburg i. Pom. – Bublitz (bez daty), 1:100 000, f. 99.

<sup>41</sup> „ARK” z 28 I 1933: 7.

<sup>42</sup> „Pommersche Zeitung” z 31 XII 1934 roku.

<sup>43</sup> „ARK” z 29 XII 1934: 230.

<sup>44</sup> AP Koszalin, Akta miasta Koszalina, sygn. 612, pismo magistratu w Koszalinie do firmy Christoph und Unmuck AG w Niesky (Łużyce Górne) z 10 VI 1933: 110.



lejewania uczestników życia gospodarczego przez Kolej Państwową w zakresie przewozów towarowych<sup>45</sup>. Wprowadzenie regularnych kursów samochodów ciężarowych uzupełniających istniejącą sieć kolejową i łączących większe stacje towarowe reencji koszalińskiej z pobliskimi miejscowościami, które pozbawione były połączenia kolejowego, w ogóle nie zmieniło faktu braku podwyższenia atrakcyjności oferty Kolei Państwowej. Nadal stosowane były niekorzystne dla spedytorów indywidualnych stawki przewozowe masy towarowej.

Do 1938 roku komunikacja samochodowa, zorganizowana przez Kolej Państwową, uzupełniała istniejącą sieć kolejową na odcinkach: Słupsk – Sławno – Sycewice – Pieszcz – Postomino – Zaleskie – Możdżanowo – Słupsk, Darłowo – Nacmierz – Jarosławiec – Królewo – Postomino – Pieńkowo – Maśłowice – Sulimice – Darłowo i Darłowo – Kanin – Jarosławiec – Darłówko – Darłowo<sup>46</sup>.

**Tabela 9. Przeladunki na stacjach kolejowych miast powiatu sławieńskiego w latach 1919–1938 (w tonach)**

Stacja kolejowa	Lata									
	1919/ 1920	1920/ 1921	1921/ 1922	1923/ 1924	1924/ 1925	1925	1926	1927	1928	1929
Darłowo	38 381	53 532	49 030	40 775	59 805	54 934	62 008	32 468	61 801	76 628
Polanów	23 251	29 163	50 687	53 626	33 854	39 141	31 153	38 450	97 891	39 583
Sianów (Skibno)	25 542	53 667	27 539	31 618	26 601	30 149	28 723	17 798	33 359	29 011
Sławno	88 603	85 464	132 883	81 368	67 660	74 699	70 045	46 372	79 083	99 686

Stacja kolejowa	Lata									
	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	
Darłowo	60 332	44 821	44 661	38 464	54 168	56 843	64 008	139 236	111 432	
Polanów	29 151	24 149	20 345	17 690	26 785	33 137	26 366	35 794	43 455	
Sianów (Skibno)	31 384	25 810	21 637	20 749	28 521	27 281	18 755	29 258	30 098	
Sławno	89 003	72 592	67 907	67 057	77 396	93 280	82 122	116 982	114 809	

Źródło: „Ostpommersche Wirtschaft” z V 1924: 35; XI 1924: 123; VIII 1925: 104; IX 1926: 40; III 1927: 26; II 1928, IV 1929: 27; IV 1930: 46; II 1931: 16; II 1933: 9; III 1934: 22; IV 1935: 15; V 1936: 77; III–IV 1937: 31; Bartz 1928: 126; Schoene 1929: 86; 1930–1931: 132

<sup>45</sup> „Ostpommersche Wirtschaft” z XI 1932: 79–80.

<sup>46</sup> Tamże, XII 1937: 144–145.

**Tabela 10. Liczba sprzedanych biletów kolejowych w miastach powiatu sławieńskiego w latach 1919–1936**

Stacja kolejowa	Lata							
	1919/ 1920	1920/ 1921	1921/ 1922	1922/ 1923	1923/ 1924	1924/ 1925	1926	1927
Darłowo	56 034	58 296	56 715	65 564	51 903	57 292	54 783	65 820
Polanów	10 566	14 993	14 455	19 286	20 998	23 287	25 484	28 264
Sianów (Skibno)	47 311	44 677	44 940	52 393	40 529	40 360	42 997	43 235
Sławno	193 448	175 484	211 876	224 045	188 608	186 479	219 636	190 240

Stacja kolejowa	Lata								
	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Darłowo	65 822	57 312	57 150	45 204	33 241	30 492	35 391	36 394	38 505
Polanów	26 221	28 158	24 702	21 920	15 384	13 523	14 590	14 468	14 470
Sianów (Skibno)	41 587	38 011	35 144	30 077	21 266	17 529	18 368	16 514	16 403
Sławno	201 046	186 604	168 567	142 677	113 159	105 587	120 859	152 258	154 016

Źródło: Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1929, *passim*; Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1930, *passim*; Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1931, *passim*; Bahnhofstatistik. Geschäftsjahr 1933, *passim*; Statistik der Verkehrsleistungen nach Bahnhöfen (Bahnhofstatistik). Geschäftsjahr 1935, *passim*; „Ostpommersche Wirtschaft” z V 1924: 36; VIII 1925: 105; IX 1926: 41; III 1927: 27; II 1928: 6; IV 1930: 47; II 1931: 17; III 1932: 32; II 1933: 10; III 1934: 23; IV 1935: 16; V 1936: 78; III–IV 1937: 31; Sievers 1927: 29; Bartz 1928:126; Schoene 1929: 86; 1930–1931: 132

**Tabela 11. Przeladunki towarów na odcinkach linii kolei wąskotorowej Sławno – Polanów – Żydowo w latach 1919–1936 (w tonach)**

Lata								
1919	1925	1926	1929	1932	1933	1934	1935	1936
29 223	34 797	34 040	40 422	27 121	28 765	70 515	48 260	53 191

Źródło: „Ostpommersche Wirtschaft” z IX 1926: 42; IV 1930: 48; III 1933: 3; IV 1933: 20; IV 1935: 18; V 1936: 78; III–IV 1937: 32

**Tabela 12. Przewóz osób koleją wąskotorową Sławno – Polanów – Żydowo w latach 1919–1936**

Lata								
1919	1925	1926	1929	1932	1933	1934	1935	1936
82 177	43 035	37 608	33 922	38 380	37 244	64 377*	71 162	86 419

Źródło: „Ostpommersche Wirtschaft” z IX 1926: 42; IV 1930: 48; III 1933: 23; IV 1933: 20; IV 1935: 18; V 1936: 78; III–IV 1937: 32

\* Znaczny wzrost liczby przewozów wynikał z wykorzystania kolei wąskotorowej jako środka transportu robotników biorących udział w pracach związanych z przebudową linii na odcinku Sławno – Polanów

Wyjątkiem w skali prowincji pomorskiej była specyficzna przynależność dworca kolejowego w Darłowie. Grunty, na których znajdowały się nieruchomości Kolei Państwowej, stanowiły własność urzędu domenalno-rentowego. Od 1922 roku prezydium rejencji koszalińskiej bezskutecznie próbowało znaleźć nabywcę bądź dzierżawcę terenu (własność jako domenalną gruntów dworcowych skasowano dopiero w 1941 roku)<sup>47</sup>.

## Transport samochodowy

W komunikacji międzymiastowej coraz większą rolę odgrywały państwowe i prywatne przedsiębiorstwa przewozowe. Wprawdzie Poczta Rzeszy nadal obsługiwała większość linii w Prusach, ale już w końcu lat 20. doczekała się konkurencji. Prywatne osoby szybko zareagowały na niemożność wypełnienia luki przez kolej w segmencie usług przewozów osobowych, a także proponowały pasażerom niższe ceny, jak i dogodniejsze połączenia w całym powiecie sławieńskim.

Oberpostdirektion (Naczelna Dyrekcja Poczty Rzeszy) w Koszalinie odpowiedzialna była również za utrzymanie połączeń autobusowych pomiędzy miastami powiatu sławieńskiego, co wynikało z objęcia go właściwością swojego urzędu<sup>48</sup>. Dzięki temu Poczta Rzeszy szybko zmonopolizowała rynek usług w transporcie osobowym. W połowie 1930 roku Izba Przemysłowo-Handlowa w Słupsku zarejestrowała jako organizatora komunikacji samochodowej tylko jednego przewoźnika – Dyrekcję Poczty Rzeszy w Koszalinie<sup>49</sup>, obsługujące-

<sup>47</sup> „ARK” z 24 VI 1922: 148–149.

<sup>48</sup> „Ostpommersche Wirtschaft” z XI 1925: 140.

<sup>49</sup> Połączenia autobusowe w powiecie sławieńskim zostały uruchomione w drugiej połowie lat 20.: Sławno – Jarosławiec (5 VI 1925 r.), Koszalin – Sianów – Darłowo

go połączenia na liniach: Darłowo – Darłówko, Darłowo – Drozdowo – Łącko, Darłowo – Jarosławiec, Darłowo – Sianów – Koszalin, Sławno – Jarosławiec, Sławno – Łącko, Sławno – Krąg, Sławno – Pękanino, Sławno – Słonowice – Reblino – Noskowo – Sławno, Sławno – Postomino – Złakowo – Pieszczyce – Sławno, Sławno – Krąg – Laski – Żegocino – Sławno.

W przypadku Darłowa (i Darłówka) ukształtowanie się bazy transportowej zarówno towarowej, jak i osobowej przebiegało od pierwszej połowy lat 20. w sposób szczególny. Uruchomienie połączeń autobusowych z Koszalinem i z północną częścią powiatu sławieńskiego pozwoliło na większą aktywizację ludności wiejskiej i jej udział w życiu gospodarczym miasta przy jednoczesnej dywersyfikacji środków transportu i rezygnacji z transportu własnego. Z drugiej zaś strony gospodarze środowiska Darłowa odczuwało niedosyt z powodu propozycji transportowych w zakresie obsługi przewozów osobowych przez Kolej Państwową. Organizacja komunikacji Darłowa z pozostałymi częściami powiatu, a w szczególności z ośrodkami miejskimi, tj. z Polanowem i Sianowem była zła (Floret, Pechtel, Rosenow 1929: 11).

Władze miast osiągały porozumienie w zakresie uruchomienia i obsługi autobusowych połączeń międzymiastowych. Tego rodzaju komunikacja była inicjowana również przez osoby i przedsiębiorstwa prywatne. Do istniejących, prywatnych połączeń międzymiastowych należy zaliczyć te uruchomione w 1925 roku ze Sławna do Jarosławca i Zaleskiego oraz linię z Połczyna-Zdroju do Sławna (przez Bobolice i Polanów)<sup>50</sup>.

Sieć ulic Darłowa i Sławna w ścisłych centrach nie była przygotowana z myślą o użytkownikach pojazdów samochodowych, a w szczególności rosnącej od połowy lat 20. liczby samochodów ciężarowych. Dochodziło coraz częściej do wypadków w ruchu kołowym i kolizji, w których najczęściej uczestnikami byli piesi i rowerzyści. W 1930 roku w Sławnie ograniczono prędkość pojazdów ciężarowych do 25 km/h (dla pojazdów poniżej 5,5 t) oraz do 15 km/h (dla pojazdów powyżej 5,5 t). Ograniczono również ruch przelotowy wyłącznie do ulic: Stolper Vorstadt (ob. ul. Marii Curie-Skłodowskiej), Stolperstraße (ob. ul. Gdańska), Markt (ob. pl. Kard. Stefana Wyszyńskiego), Kösliner Vorstadt (ob. ul. Jedności Narodowej) i Köslinerstraße (ob. ul. Koszalińska), co było tożsame z wyprowadzeniem ruchu ciężarowego ze ścisłego

(29 VI 1925 r., ograniczenie kursów do Sianowa od 16 V 1927 r.), Darłowo – Łącko (4 IX 1926 r., od maja do listopada kursy wydłużono do Jarosławca), Darłowo – Darłówko (16 V 1927 r.); AP Koszalin, ARK, sygn. 4138, „Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Schlawe für das Geschäftsjahr 1929 (1. April 1929 bis 31. März 1930), s. 24; „Ostpommersche Wirtschaft” z III 1927: 24, III 1928: 26; II 1929: 21, VIII 1930: 74–75; II 1935: 7; Sievers 1929: 114–115; Reepel 1932; Czerwiński 1975: 102; Vollack 1986: 264.

<sup>50</sup> „Ostpommersche Wirtschaft” z V 1925: 95.

centrum<sup>51</sup>. Dalsze ograniczenia ruchu w Darłowie i Sławnie nastąpiły w 1932 roku i polegały na ograniczeniu prędkości pojazdów w terenie zabudowanym do 40 km/h. Na ulicach obu miast coraz częściej pojawiali się funkcjonariusze policji w celu kontroli samochodów, w tym eliminowania z ruchu osób prowadzących pojazdy bez prawa jazdy<sup>52</sup>.

## Budownictwo

Budownictwo w Darłowie i Sławnie uwarunkowane było niewielkimi środkami finansowymi oraz napływem optantów: w latach 1918–1920 w Sławnie znalazło się 156 optantów, w Darłowie wraz z Darłówkiem – 124 (por. Lindmajer 1994: 282). Mimo to władze tych miast wykazywały się większą skutecznością w pozyskiwaniu funduszy na budowę choćby kilku mieszkań dla przybyszy, kosztem innych miast rejencji koszalińskiej<sup>53</sup>. Uporządkowanie sytuacji prawnej odnoszącej się do budownictwa rozpoczęło się wprowadzeniem 11 sierpnia 1919 roku ustawy o specjalizacji produkcji, uprzemysłowieniu rolnictwa i rozwinięciu tzw. małego osadnictwa na wsi<sup>54</sup>. Ustawa ta stworzyła jedynie ramy, w oparciu o które władze miast mogły uczestniczyć aktywnie w rozwoju budownictwa podmiejskiego.

Darłowo i Sławno wykorzystały jedynie w minimalnym stopniu fundusze, jakimi dysponowały władze Prus (podjęcie tych środków uzależnione było również od zaangażowania własnych pieniędzy, którymi ani magistrat darłowski, ani sławieński nie dysponowały). Administracja budowlana na wszystkich szczeblach 1 kwietnia 1920 roku została podporządkowana Ministerstwu Finansów Prus, w którym utworzono Hochabteilung (Wydział Budownictwa Nadziemnego). Nadzór nad budownictwem w Darłowie i Sławnie sprawował jeszcze od 1815 roku prezydent rejencji koszalińskiej (wyłącznie w odniesieniu do budownictwa służącego państwu pruskiemu i finansowanego przez jego środki), zaś nad budownictwem lokalnym, w tym mieszkaniowym – powiatowy Kreisbauamt (Powiatowy Urząd Budowlany) w Sławnie (Bolert 1931: 20; Salmonowicz 1993: 105).

Podkreślić również należy, że zarówno Darłowo, jak i Sławno miały utrudniony dostęp do funduszy na budownictwo podmiejskie ze względu na wykorzystywanie ich przez władze Lęborka i Słupska, choć oba magistraty, jak

<sup>51</sup> „ARK” z 1 XI 1930: 144.

<sup>52</sup> AP Koszalin, ARK, sygn. 553, *passim*.

<sup>53</sup> Tamże, sygn. 4616, pismo burmistrza Darłowa do prezydenta rejencji w Koszalinie z 9 II 1920 r. (b.f.); Pencarski 2010: 157.

<sup>54</sup> AP Koszalin, ARK, sygn. 4614, pismo Walthera Buchholtza do Urzędu Budownictwa Terenowego Prowincji Pomorskiej w Szczecinie, Oddział w Koszalinie z 17 I 1922: 180; Pencarski 2003: 390–391.

i landratura potrafiły skutecznie zabiegać u władz prowincji pomorskiej o subwencje. Starania o dotację ze strony władz prowincjonalnych i państwowych opłacały się, gdyż pozwalały na zakup materiałów budowlanych charakteryzujących się stałym wzrostem cen (o kilkadziesiąt do kilkuset procent miesięcznie) (Pencarski, Skrzypiec 2006: 180; Pencarski 2007: 64).

Budownictwo mieszkaniowe w Darłowie i Sławnie w latach 1920–1939 oparte było na zasadach wyrażonych w Ustawie osiedlowej z 1920 roku<sup>55</sup> i Ustawie o planach zabudowy z 1923<sup>56</sup>. Po wejściu w życie miały one pierwszeństwo nad miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (*Ortstatut*) regulującymi ramowe kwestie związane z budownictwem i rozmieszczeniem go w porozumieniu z władzami Darłowa i Sławna.

Należy zaznaczyć, że statut – podobnie jak inne statuty w miastach rejencji koszalińskiej – nie przewidywał budownictwa mieszkaniowego na obrzeżach miast, lecz regulował rozwój zabudowy mieszkaniowej, rekreacyjnej i przemysłowej w istniejących, zwartych ciągach zabudowy oraz pomiędzy nimi<sup>57</sup>. Włączenie Darłówka do Darłowa w 1936 roku prowadziło do wykorzystania rejonu Wieprzy w nowej części miasta jako obszaru przemysłowo-składowego i w dalszej perspektywie stworzenia ciągu przemysłowego od centrum Darłowa do portu w Darłówku (Steltner 1986: 220).

Trzeba również dodać, że sporadycznie budowano nowe gmachy na potrzeby urzędów administracji państwowej i samorządowej, zaś próby pozyskania przez nie odpowiednich obiektów utrudnione było wskutek konieczności dzielenia ich z innymi instytucjami, braku spełnienia wymogów sanitarnych, braku zabezpieczeń przeciwpożarowych itp. (jak na przykład siedziba urzędu katastralnego w Sławnie, którą w 1919 roku urząd nabył w drodze kupna od słupskiego oddziału Banku Rzeszy)<sup>58</sup>.

Z uwagi na zabytkowy charakter śródmieścia Darłowa i Sławna oraz ze względu na konieczność dostosowania wymogów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, administratorzy i właściciele otoczyli większą niż dotąd opieką obiekty zabytkowe w obu miastach. Prowincjonalny konserwator zabytków w Szczecinie nadzorował stopień ingerencji w substancję budowlaną starych budynków, zaś stworzona przez niego dokumentacja aktowa i fotograficzna miała ułatwić wysledzenie jakichkolwiek zmian w sta-

<sup>55</sup> „Reichsgesetzblatt” (dalej: „RGB”), Teil 1 z 27 IV 1920: 697–706.

<sup>56</sup> „RGB”, Teil 1 z 24 VIII 1923: 75; Dawidowski, Długopolski, Szymiski 2001: 129.

<sup>57</sup> AP Koszalin, ARK, sygn. 4602, pismo policji budowlanej w Drawsku Pomorskim do prezydenta rejencji w Koszalinie z 30 XII 1922: 46.

<sup>58</sup> Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz Berlin-Dahlem, XV Hauptabteilung, Rep. 65, sygn. 2491, Grundstückverzeichnis des Landesgerichts, Amtsgerichts und Gefängnisgefängnisses. Nach dem Stande vom 1. April 1935 (Schlawe); Amtsgericht- u. Gefängnis in Schlawe. Lageplan. Blatt 1., 1:500, Schlawe 1936.

nie fizycznym tych zabytków, które nie były konsultowane z konserwatorem bądź były efektem postępującej degradacji. To samo odnosiło się do obiektów sakralnych (kościółów Mariackich w Darłowie i Sławnie), których stan techniczny budził wiele obaw

Wynikało to m.in. z faktu dysponowania przez prowincjonalnego konserwatora zabytków w Szczecinie dokumentacją ikonograficzną, w tym wykonaną przez urząd dokumentacją fotograficzną z lat 1890–1910, obrazującą zmiany w substancji budowlanej w odniesieniu do obiektów zabytkowych. W celu wychwycenia zmian następujących w nich, w latach 1935–1937 wykonana została ponownie dla wszystkich powiatów prowincji pomorskiej dokumentacja fotograficzna, która obrazowała kompleksowe założenia architektoniczne w miastach zachodniopomorskich. Większość z niej nie zachowała się do dziś; por. spisy fotografii wykonanych do 1935 roku (tzw. *Alte Aufnahme*) i fotografii wykonanych w technice małoobrazkowej (*Leica-Aufnahme*) (*Aufnahme aus dem Kreis Bütow im Bildarchiv des Provinzialkonservators Stettin, Landeshaus, Stand vom 1 X 1937*).

Z zachowanej do dziś dokumentacji fotograficznej, stanowiącej przed 1945 rokiem podstawę do podejmowania jakichkolwiek przedsięwzięć budowlanych w przypadku wystąpienia obiektu w ewidencji konserwatora zabytków w Szczecinie, a przechowywanej w Archiwum Krajowym w Greifswaldzie, zachowały się materiały ikonograficzne dotyczące Darłowa (zamek, Brama Kamienna, kościół Mariacki, muzeum w zamku, kaplica św. Gertrudy, rynek z ratuszem, widoki ogólne i szczegółowe miasta, widoki Darłówka; Rep. 55, Kasten 53, 54, 56) i Sławna (fragmenty miasta, kościół Mariacki, Brama Koszalińska, Brama Słupska, kościół św. Antoniego, dom gminy ewangelickiej; Rep. 55, Kasten 56), zaś z pozostałych miast dawnego powiatu sławieńskiego – Polanowa (rynek z ratuszem, kościół, zamek; Rep. 55, Kasten 57/II) i Siano-wa (kościół; Rep. 55, Kasten 57)<sup>59</sup>.

## Szkolnictwo gospodarcze

Rolniczy charakter powiatu sławieńskiego determinował nie tylko kierunki rozwoju produkcji i usług Darłowa i Sławna, ale również miejscowego specjalistycznego szkolnictwa. Szkołę rolniczą otwarto w Darłowie w 1922 roku. Odciążało to instytucje tego typu w Koszalinie i Słupsku, zaś darłowska placówka stała się szkołą dla młodzieży pochodzącej z powiatu sławieńskiego.

W Darłowie kształcono przyszłych rolników w klasach o dwupoziomym stopniu nauczania (*Unterklasse, Oberklasse*), uwzględniając w programie

<sup>59</sup> LAG, Rep. 55, sygn. 522, pismo rady kościelnej gminy ewangelickiej w Sławnie do prowincjonalnego konserwatora zabytków w Szczecinie z 11 IX 1928: 1.

Tabela 13. Rolnicza własność ziemska w Darłowie w 1939 roku

Adres	Właściciel lub dzierżawca	Wielkość w hektarach							Pogłowie bydła				
		ogółem	pola wraz z ogrodami	łąki	pastwiska	tereny leśne, za- drze- wie- nia	pozo- stałe	zbiorniki wod- ne	konie	bydło łącznie	rogate w tym krowy	owce	świnie
leśniczówka	magistrat w Darłowie	0	425	0	0	0	386	16	0	0	0	0	0
Bahn- straße 9	Max Aschendorf	306	20	13	3,8	3	0	0,2	0	3	17	0	28
Stolp- münder- straße 13	Ida Janke	294	20	7,4	5,4	7	0	0,3	0	4	20	0	25
Bogislav- straße 50	Erich Pyritz	312	21	16	3,8	1	0	0,2	0	6	16	0	18
Beelkower- straße	Peter Schwarz	425	27	18	5	3,5	0	0,5	0	4	28	4	48
Gertrude- straße 9	Julius Trabandt	1359	110	78	15	19	0	5	1	15	64	0	141
Güttels- mühle	Wilhelm Wunder	129	20	12	5	1	0	1	1	2	11	0	25

Źródło: Niekammer's Landwirtschaftliche Güter-Adreßbücher. Band I: *Pommern*, Leipzig 1939: 266

naukę prowadzenia średnich i dużych gospodarstw rolnych. Należy zaznaczyć, że największą grupę słuchaczy stanowili tu synowie właścicieli pobliskich majątków ziemskich, wywodzący się przede wszystkim z północnej części powiatu sławieńskiego. Mieszkańcy południowej części powiatu podejmowali edukację w szkołach rolniczych w Koszalinie i Słupsku.

Szkoła darłowska, podobnie jak pozostałe szkoły rolnicze w rejencji koszalińskiej, oferowała uczniom nie tylko możliwość kształcenia na wysokim poziomie, ale także odbycia zawodowych praktyk terenowych (Wendt 1927: 95–96).

Również w Darłowie, w 1927 roku została powołana do życia Kaufmännische Berufsschule (Szkoła Kupiecka), powstała po likwidacji w 1909 roku Szkoły Kupieckiej dla chłopców i dziewcząt. Instytucja ta finansowana była przez re-



Tabela 14. Rolnicza własność ziemska w Sławnie w 1939 roku

Adres	Właściciel lub dzierżawca	Wielkość w hektarach							Pogłowie bydła				
		ogółem	pola wraz z ogrodami	łąki	pastwiska	terenyleśne, zadrzewienia	pozo- stałe	zbiorniki wodne	konie	bydło rogate		owce	świnie
										łącznie	w tym krowy		
leśniczówka	magistrat w Sławnie	1021	10	111	0	888	11	0	0	0	0	0	0
dwór Waldheim	Gerhard Bloch	73	49	10	7	4	3	0	7	25	18	2	35
Mühlenstraße 3/4	Wilhelm Böttcher	20	15	4	0	0	1	0	2	10	8	0	16
Kanniner Chaussee	Ernst Neitzel	43	23	8	3	0	9	0	4	20	15	0	22
dwór Waldhof	Franz Reimer	21	14	3	3	0	1	0	3	12	8	0	15
Winterfeldstraße	Marie Schulz	28	19,5	3	5	0	0,5	0	6	21	16	0	20

Źródło: Niekammer's Landwirtschaftliche Güter-Adreßbücher. Band I: *Pommern*, Leipzig 1939: 267

jencyjny Wydział Szkolnictwa i Kościołów i Ministerstwo Handlu i Przemysłu Prus (Szukała 2005: 1). Kierunki, w których kształcono przyszłych specjalistów z zakresu handlu i usług były przedmiotem wspólnych rozmów dyrekcji Szkoły Handlowej oraz szefostwa Izby Przemysłowo-Handlowej w Słupsku. Ponadto część zajęć odbywała się zarówno w Darłowie, jak i w Słupsku<sup>60</sup>.

## Zakończenie

Wybrane przykłady działalności gospodarczej Darłowa i Sławna oparte były na uwarunkowaniach zewnętrznych i wewnętrznych. Po 1918 roku władze obu miast, jak i władze powiatowe znalazły się w trudnym położeniu ekonomicznym, będąc jednocześnie pozbawionym pomocy finansowej, jakiej udzie-

<sup>60</sup> AP Szczecin, Szkoła Kupiecka w Darłowie, sygn. 1, pismo Izby Przemysłowo-Handlowej w Słupsku do dyrekcji Szkoły Handlowej w Darłowie z 24 X 1938 r. (b.f.).

łało państwo pruskie przed 1914 rokiem. Ograniczenie kompetencji darłowskiego i sławieńskiego samorządu w 1933 roku doprowadziło do postępującego zadłużenia obu miast, zaś ambitne plany dalszej integracji gospodarczej powiatu sławieńskiego ze swoim zapleczem gospodarczym zostały przerwane w latach II wojny światowej.

## **Bibliografia**

### **Źródła archiwalne**

Archiwum Państwowe w Koszalinie

AKTA miasta Koszalina, sygn. 612.

AKTA Rejencji Koszalińskiej, sygn. 553, 4138, 4244, 4602, 4614, 4616, 15052.

RADA Robotniczo-Żołnierska, sygn. 1.

URZĄD Rentowy Książąt Hohenzollernów w Koszalinie, sygn. 133.

Archiwum Państwowe w Szczecinie

AKTA miasta Sianowa, sygn. 96.

SZKOŁA Kupiecka w Darłowie, sygn. 1.

Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz Berlin-Dahlem

XV HAUPTABTEILUNG, Rep. 65, sygn. 2491.

Landesarchiv Greifswald

REP. 38b, „Schlawe”, sygn. 96.

REP. 55, sygn. 512, 522.

REP. 55 Kasten: 53, 54, 56, 57, 57/II.

REP. 60, sygn. 1204, 1843.

REP. 109, sygn. 10.

### **Rękopisy, spuścizny**

KREISHEIMATMUSEUM Geschichte II [Rügenwalde].

### **Prasa**

„ADRESSBUCH SCHLAWE”, 1937.

„AMTSBLATT DER PREUSSISCHEN REGIERUNG ZU KÖSLIN”, 1920–1923, 1928, 1930, 1933–1934, 1938.

„HEIMATKALENDER FÜR DEN KREIS LAUENBURG I. POM.”, 1924.

„KÖSLINER VOLKSBLATT”, 1919.

„OSTPOMMERSCHE WIRTSCHAFT”, 1925, 1927–1937.

„POMMERN-JAHRBUCH”, 1925/1926.

„POMMERSCHE ZEITUNG”, 1934.

„REICHSGESETZBLATT”, 1920, 1923.

„SCHLAWER KREISBLATT”, 1921.

## 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*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (hrsg.), Husum: Druck- und Verlagsgesellschaft, 112–113.
- BOLERT 1931. Die Landeskultugesetzgebung der Nachkriegszeit, [w:] *Die deutsche ländliche Siedlung. Formen, Aufgaben, Ziele*, im Preußischen Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten (hrsg.), Berlin: Paul Parey-Verlag, 5–20.
- BÖTTCHER I. 1986. Das Handwerk im Kreis Schlawe, [w:] *Der Kreis Schlawe*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (hrsg.), Husum: Druck- und Verlagsgesellschaft, 180–186.
- BUCHHWEITZ R., DOBBERT R., NOACK W. 2011. *Eisenbahndirektionen Stettin, Pasewalk und Greifswald 1851–1990*, Berlin: Bernd Neddermeyer.
- CZARNIK A. 1983. *Stosunki polityczne na Pomorzu Zachodnim w okresie republiki weimarskiej 1919–1933*, Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.
- CZERWIŃSKI B. 1975. Z historii komunikacji województwa koszalińskiego i słupskiego w XIX i pierwszej połowie XX wieku, *Rocznik Koszaliński 11*: 95–113.
- DAWIDOWSKI R., DŁUGOPOLSKI R., SZYMSKI A. M. 2001. *Architektura modernistyczna na lat 1928–1940 na obszarze Pomorza Zachodniego*, Szczecin: Walkowska Wydawnictwo.
- FLORET O., PECHTEL E., ROSENOW K. 1929. *Rügenwalde an der Ostsee*, Hannover: Verlag Artur Seelemeyer.
- JACOBY 1929. Meliorationswesen, [w:] *Hinterpommern. Wirtschafts- und Kulturaufgaben eines Grenzbezirkes*, C. Cronau (hrsg.), Stettin: M. Bauchwitz, Gutenberg-Haus, 191–204.
- LINDMAJER J. 1994. Okres międzywojenny i druga wojna światowa (1918–1945), [w:] *Dzieje Sławna. Praca zbiorowa*, J. Lindmajer (red.), Sławno: Urząd Miejski w Sławnie, Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Słupsku, 257–310.
- ŁYSIAK W. 2002. Karl Rosenow – wielki regionalista, badacz i miłośnik ziemi sławieńskiej, [w:] *Sławno i ziemia sławieńska. Historia i kultura. Materiały z pierwszej międzynarodowej konferencji, Sławno, 19–20 kwietnia 2002*, t. I, W. Łysiak (red.), Poznań: Wydawnictwo „Eco”, 49–58.
- MAASS E. 1986. Das Genossenschaftswesen im Landkreis und der Stadt Schlawe, [w:] *Der Kreis Schlawe*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (hrsg.), Husum: Druck- und Verlagsgesellschaft, 169–175.
- MEISSNER H. 1986. Die Schlauer Kleinbahn, [w:] *Der Kreis Schlawe*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (hrsg.), Husum: Druck- und Verlagsgesellschaft, 274–277.
- MICHAELIS E. VON 1986. Rund um die Wurst. Zur Geschichte des Viehhandels und der Fleischwarenproduktion, [w:] *Der Kreis Schlawe*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (hrsg.), Husum: Druck- und Verlagsgesellschaft, 212–219.

- PENCARSKI K. 2003. Rola potencjału ludnościowego miast Pomorza Zachodniego w oddziaływaniu ośrodków miejskich na strukturę wewnątrzregionalną. Analiza porównawcza dla 1939 roku, *Stargardia. Rocznik Muzeum w Stargardzie* 3: 381–392.
- PENCARSKI K. 2004. Z problemów gospodarczych Koszalina w latach 1919–1939, *Koszalińskie Zeszyty Muzealne* 24: 183–203.
- PENCARSKI K. 2007. Podmiejskie budownictwo mieszkaniowe na Pomorzu w okresie międzywojennym ze szczególnym uwzględnieniem Słupska, [w:] *Materiały do poznania regionalizmu słupskiego*, t. VIII *Zbiór opracowań w zakresie historii, literatury, ruchu regionalistycznego i sozologii, oraz zapiski kronikarskie*, A. J. Omelaniuk (red.), Słupsk: Słupskie Towarzystwo Społeczno-Kulturalne, Koło Miłośników Regionu i Przyjaciół Parku Krajobrazowego „Dolina Słupi”, 59–72.
- PENCARSKI K. 2010. Problemy gospodarcze Karlina w latach 1918–1939, [w:] *W poszukiwaniu tożsamości historycznej Karlina*, t. 1: *Do 1945 roku*, A. Chłudziński (red.), Karlino – Pruszcz Gdański: Wydawnictwo Jasne, 149–164.
- PENCARSKI K., SKRZYPIEC K. 2006. Podmiejskie budownictwo mieszkaniowe (Kleinsiedlung) w Koszalinie i Słupsku w latach 1919–1925, *Nasze Pomorze. Rocznik Muzeum Zachodnio-Kaszubskiego w Bytowie* 8: 173–204.
- REEPEL M. [1932]. *Pommern. Das Handbuch für Reisen und Wandern im Pommernland*, Stettin: Verkehrsverb. f. Pommern.
- ROSENOW K. 1986. Das Kreisheimatmuseum im Schloß zu Rügenwalde, [w:] *Der Kreis Schlawe*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (hrsg.), Husum: Druck- und Verlagsgesellschaft, 282–289.
- ROSENOW K. 1989a. Das Herzogschloß zu Rügenwalde, [w:] *Der Kreis Schlawe*, Bd. II: *Die Städte und Landgemeinden*, M. Vollack (hrsg.), Husum: Druck- und Verlagsgesellschaft, 698–712.
- ROSENOW K. 1989b. Rügenwalde an der Ostsee. Kleine Geschichte der Heimatstadt, [w:] *Der Kreis Schlawe*, Bd. II: *Die Städte und Landgemeinden*, M. Vollack (hrsg.), Husum: Druck- und Verlagsgesellschaft, 687–698.
- SALMONOWICZ S. 1993. Podziały terytorialne i ustrój polityczny ziem pomorskich w latach 1815–1850, [w:] *Historia Pomorza. Opracowanie zbiorowe*, t. III: *1815–1850*, cz. 1: *Gospodarka, społeczeństwo, ustrój*, G. Labuda (red.), Poznań: Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, 55–176.
- SALZWEDEL J. 1985. Die Aufgaben des Reichsverkehrministerium, [w:] *Deutsche Verwaltungsgeschichte*, Bd. 4: *Das Reich als Republik und in der Zeit des Nationalsozialismus*, K. Jeserich, H. Pohl, G. von Unruh (hrsg.), Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt, 254–266.
- SCHOENE E. 1929. Zur Statistik der Pommerschen Wirtschaft, *Pommern-Jahrbuch* 1929: 80–95.
- SCHOENE E. 1930–1931. Zur Statistik der Pommerschen Wirtschaft, *Pommern-Jahrbuch* 1930–1931: 122–140.
- SCHRÖDER P. 1966. Die Banken, [w:] *Köslin (1266–1966). Die siebenhundertjährige Geschichte einer pommerschen Stadt und ihres Kreises*, F. Schwenkler (hrsg.), Lübeck: Heimatkreisausschüsse Stadtkreis Köslin-Bublitz, 266–280.
- 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 Verkehrswesens, [w:] *Hinterpommern. Wirtschafts- und Kulturaufgaben eines Grenzbezirkes*, C. Cronau (hrsg.), Berlin: M. Bauchwitz, 81–119.
- SKRZYPEK I. 1997. Z historii muzealnictwa środkowopomorskiego, *Koszalińskie Zeszyty Muzealne* 21: 5–113.
- STELTNER H. 1986. Rügenwalde-Bad, [w:] *Der Kreis Schlawe*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (hrsg.), Husum: Druck- und Verlagsgesellschaft, 220–237.
- SZUKAŁA M. 2005. Inwentarz zespołu (zbioru) akt „Szkoła Kupiecka w Darłowie” („Kaufmännische Berufsschule in Rügenwalde”) z lat 1927–1939, Szczecin [opracowanie w Archiwum Państwowym w Szczecinie].
- SZULTKA Z. 1979. Uwagi w sprawie społeczeństwa niemieckiego Pomorza Zachodniego wobec odradzającego się państwa polskiego, *Koszalińskie Studia i Materiały* 3 (27): 110–129.
- VOLLACK M. 1986. Das Verkehrswesen, [w:] *Der Kreis Schlawe*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (hrsg.), Husum: Druck- und Verlagsgesellschaft, 261–273.
- WENDT 1927. Die landwirtschaftliche Schule Rügenwalde, [w:] *Heimatkalender für den Kreis Schlawe*, Red. H. Badengoth, Rügenwalde, Rügenwalder Ztg, 95–96.
- WENDT E. 1986. Wiesen-Meliorationen im Rügenwalder Amt. Die Landwirtschaft im Kreise Schlawe, [w:] *Der Kreis Schlawe*, Bd. I: *Der Kreis als Ganzes*, M. Vollack (hrsg.), Husum: Druck- und Verlagsgesellschaft, 109–112.
- WŁODARCZYK E. 1999. Czas kryzysu. W Republice Weimarskiej (do 1933 roku), [w:] *Pomorze Zachodnie poprzez wieki*, J. Piskorski (red.), Szczecin: Zamek Książąt Pomorskich, 279–300.

---

## Wirtschaftliche Probleme der Städte Darłowo und Sławno in den Jahren 1918 bis 1939

### Zusammenfassung

Der Inhalt des Artikels betrifft die wirtschaftlichen Probleme der Städte Darłowo (Rügenwalde) und Sławno (Schlawa) im weitesten Sinne, dabei die spezifische Situation der Provinz Pommern und des Bezirkes Koszalin (Köslin) beachtend, angepasst an die ökonomische Kondition Preußens. Rügenwalde und Schlawa waren in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen zwei vergleichbare Städte, doch unterschiedlich in ihren wesentlichen Funktionen auf dem fast gleichen lokalen Markt. Beide Städte ergänzten sich im Verwaltungs- und Wirtschaftsgebiet, wobei in Rügenwalde das Seewesen dominierte und in Schlawa die Dienstleistung (vor allem im Transportwesen). Die räumliche Entwicklung beschränkte sich fast nur

auf die Wohnungsbauentwicklung. Der Autor charakterisiert im Artikel den lokalen Handel- und Dienstleistungsmarkt, dazu die Arbeitsbedingungen in den Betrieben. Durch den Vergleich der zugängigen Informationen und den periodisch herausgegebenen Blättern, stellt der Autor verschiedene Verhältnisse zwischen den Arbeitgebern und -nehmern dar. Er unterstreicht die Rolle der einzelnen Berufsverbände, oft unvorteilhaft für die Arbeitgeber. Beim Verkehrswesen dominiert die Rolle der Eisenbahn, ihre Entwicklung im Schlauer Kreis und ihre Modernisierung mit Hilfe von Geldern der Reichsbahndirektion in Szczecin (Stettin). Anhand von Quellenmaterial erstellt der Autor eine Analyse der Einnahmen und Ausgaben der Stadthaushalte Rügenwalde und Schlawe, so wie von Aufgaben, die einen finanziellen Zuschuss von Stadt oder Kreis benötigen, seltener vom Bezirk oder der Provinz. Die meisten Quellenmaterialien stammen aus statistischen Zusammenstellungen.