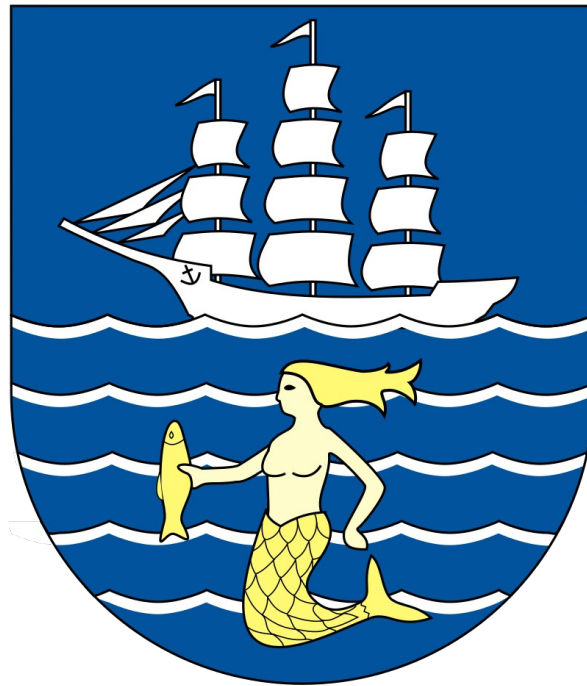
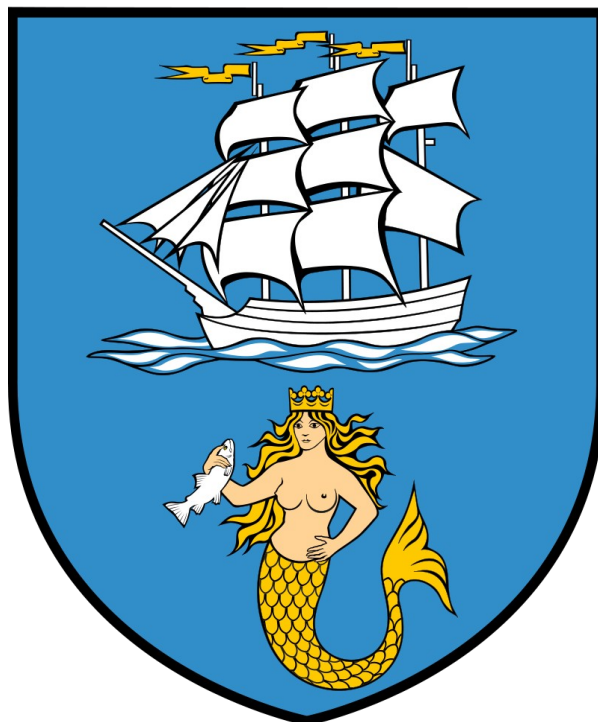


STOLPMÜNDE

USTKA



Herb stary (1922-2006) - Wikipedia



H e r b n o w y (o d 2 0 0 6) - W i k i p e d i a

Beschreibung des Wappens des Ostseebades**Stolpmünde:**

In blau auf silbernen Wellen, in denen eine golden gekrönte, einen Fisch in der Rechten, haltende Seejungfer schwimmt, ein Dreimaster mit silbernen Segeln und einem golden berankten, schwarz, weiß und rot gestrichenen Schiffsrumpf.

Opis herbu miejscowości letniskowej- Ustka:

W niebieskiej toni na srebrnych falach,
w których pławi się morska syrena w złotej koronie,
trzyma rybę w swojej prawicy,
trzymaszowiec srebrzy się żaglami,
złotą gibkością i z pomalowanym kadłubem
na czarno, biało i czerwono.

Stolpmünder Chronik

Aus 600 Jahren Geschichte des Ostseebades Stolpmünde

Verfaßt im Jahre 1936

von WALTER DOMINICK

Herausgegeben

anlässlich des Patenschaftstreffens in Glückstadt am 9. und 10. Mai 1959

von DR. WALTER KUSCHFELDT

VERLAG: STOLPER HEIMATKARTEI, LÜBECK DRUCK: EUGEN RADTKE, LÜBECK

KRONIKA

USTKI- Tłumaczenie z języka niemieckiego. Tłumaczył: Władysław Goliński.

Miejscowość letniskowa Ustka
z liczącą 600 lat historią

Zredagowana w roku 1936
przez
WALTERA DOMINICKA

Herausgegeben
anlässlich des Patenschaftstreffens in Glückstadt
am 9. und 10 Mai 1959
von
DR. WALTER KUSCHFELD

VERLAG, STOLPER HEIMATKARTEI, LÜBECK
DRUCK, EUGEN RADTKE, LÜBECK

BILD ÜBERSICHT - wg oryginału
(Zdjęcia i ryciny w tłumaczeniu są przedstawione w 2 części
opracowania)

	Bildseite	
Nr. 1	Histor. Karte von 1709	1
2	Strandpromenade	1
3	Strandleben	2
4	Badestrand	2
5	Badestrand	3
6	Am Freibad	3
7	Parkhotel	4
8a	Lotsenturm	4
8b	Damenbad	4
9a	Wasserturm	4
9b	Vereister Molenkopf	4
10	„Niobe“	5
11a	Im Hafen	5
11b	Im Hafen	5
12	Fischereihafen	5
13	Vergnügungsfahrt in See	6
14	Heimkehr vom Fang	6
15	Auslaufende Fischerflotte	7
16	Abendstimmung am Molenkopf	7
17	„Sturmkiefer“	8

Spis treści

Ostseebad Stolpmünde	5
Miejscowość letniskowa Ustka	5
Die Entstehung des Ortes	5
Powstanie miejscowości	5
Handel und Verkehr	6
Handel i Transport	6
Aus dem Gemeindeleben	33
Z życia gminy	33
Von der Badeverwaltung	47
Powstanie kąpieliska	47
Von der Fischerei	50
O rybołówstwie	50
Von der Kirche	52
O Kościele	52
Von der Schule	56
O szkole	56
Post- und Telegraphenwesen	62
Poczta i telegraf	62
Bahnbau Stolp — Stolpmünde	63
Budowa kolei Słupsk - Ustka	63
Bahnbau Schlawe—Stolpmünde	67
Budowa kolei Sławno - Ustka	67
Schiffsstrandung, Rettungsstation	68
Osadzanie się na mieliźnie, stacja ratownictwa	68
Schlußwort	79
Podsumowanie	79

Ostseebad Stolpmünde Die Entstehung des Ortes

Über die Entstehung unseres Ortes ist bis jetzt leider nichts bekannt. Den Namen erhielt er wahrscheinlich nach seiner Lage an der Mündung der Stolpe in die Ostsee, oder „Salzer See“, wie sie in alten Zeiten genannt wurde. Der Ortsname wird zum ersten Male in dem Kaufbrief vom 2. Februar 1337 genannt. Diese in lateinischer Schrift verfaßte Urkunde lautet in deutscher Übersetzung:

„Im Namen der heiligen und unzertrennlichen Dreieinigkeit. Amen. Damit die menschlichen Handlungen sich nicht aus den Gedächtnissen, welches ein vergängliches Ding ist, verlieren, ist es notwendig, daß sie durch tüchtige Zungen und öffentliche Instrumente beurkundet werden. Wir thun daher allen treuen Christen gegenwärtiger und zukünftiger Zeit kund und zu wissen, daß wir Jeskow, genannt Miles von Schlawe und Jeskow, genannt Famulus von Rügenwalde, unser geliebter Vetter, nach reiflicher Überlegung auf den Rath unserer Freunde und Sachwalter und mit eigner Zustimmung, allen ehrbaren, gegenwärtigen sowohl als zukünftigen Männern und Bewohnern der Stadt Stolp in Pommern den Distrikt Arenshagen, sowie den ganzen und unversehrten Hafen Stolpmünde, auf beiden Seiten des Stolpflusses gelegen, und alles und jedes, was daselbst jetzt ist und hinführen werden kann, unter einem wahrhaften Kauf-Titel übertragen, geben und darauf Verzicht leisten, mit allen Gerechtsamen, Gerichtsbarkeit, Nießbrauch, Proprietät, sowie auch mit völliger Freiheit, mit allen Einkünften, dein Patronatsrecht, mit aller Jagdgerechtigkeit, mit allen Wiesen, Gräsern, Heuschlag, Weide, Forsten, Wäldern, Sümpfen, Hölzern, angebauten Äckern und noch nicht angebauten, mit allen Steigen, Wegen und Nebenwegen, Wirthhäusern, Mühlen, Gewässern, Fischen, sowie wir dies nach uralter Festsetzung mit unsern Vorfahren erbrechtlich auf ewige Zeiten, in freien, ungehinderten und ruhigen Besitz überkommen haben. Daher sprechen wir die Bürger obgenannter Stadt Stolp frei von allen und ferner zu leistenden Diensten und Arbeiten und von allen aus vorbenannten Gütern und gebührenden Abgaben, so wir uns auch verpflichten, diese Güter zu beschützen und unter unsere Obhut zu nehmen, gleich ändern unsern Gütern, die uns steuerpflichtig sind oder eigenthümlich gehören. Hiergegen wird besagte Bürgerschaft alljährlich jedes Martins- Fest ein paar Hosen, Acht slawische Gulden an Werth, oder diese Summe bar, zum Zeichen der Anerkennung und Unterwürfigkeit an uns oder unsere Erben pünktlich entrichten.

Damit nun niemand unserer Nachfolger sich dieser Verhandlung widersetze, haben wir gegenwärtige Schrift durch beidrückung unserer Insielgel bekräftigen lassen. Bei diesem Akt sind Zeugen (hier folgen etwa 16 Namen), so wie sehr viele andere glaubwürdige Männer, gegeben Stolp im Jahr Christi 1337, am Tage Maria Reinigung."

Jesko von Rügenwalde war der zweite Sohn Svenzas, der sich die besondere Gunst der Böhmenkönige Wenzel II. (ein Sohn Ottokars)

- 1300-1305 -, am 21. Juni 1305 plötzlich verstorben - und dessen Sohnes und Nachfolgers Wenzel III. - 1305-1306. am 4. August 1306 zwischen Olmütz und Krakau ermordet - zu erwerben verstand. Svenza der Ältere war 2. Unterkämmerer in Stolp, später Kastellan dort und stieg schließlich zum Palladin von Danzig und Stolp auf. Sein Sohn Peter wurde von Wenzel II. zum Kanzler ernannt und im Jahre 1302 mit einem Gebiet von sechs Meilen Landes an der Weichsel belehnt, der zweite Sohn, Jesko, erhielt Rügenwalde und der dritte, Lorenz, Schlawe und Tuchel. (Während in der Übersetzung des Vertrages „ein Paar Hosen-, als Preis angegeben sind, spricht Mittelschullehrer

Miejscowość letniskowa Ustka Powstanie miejscowości

Nie są znane do dzisiaj okoliczności powstania samej miejscowości. Nazwę miejscowości otrzymała prawdopodobnie dzięki swojemu położeniu przy ujściu rzeki Słupi do Morza Bałtyckiego, lub „Salzer See” jak nazywano to morze w zamierzchłych czasach. Nazwę miejscowości można rozpoznać po raz pierwszy w napisanym dokumencie kupna z 2 lutego 1337r. Oryginał tego dokumentu spisany jest w języku łacińskim, którego tłumaczenie na język polski brzmi¹:

W Imię Świętej i Nierozdzielnej Trójcy. Amen. Tak by poświadczaly wiarogodne języki i otwarte instrumenty powstały dokumenty człowieczego działania, by nie zostało wymazane z pamięci, jak ma to miejsce ze sprawami przeszłości, by ich nie postradać, i co jest konieczne uczynić. My ze wszystkim oddani Chrystusowi tak w przeszłości jak i w przyszłości poświadczamy w pełni świadomi, że my Jaško, zwany rycerz ze Sławna i Jaško, zwany giermek z Darłowa, nasz ukochany kuzyn, po głębokim zastanowieniu się i po uwzględnieniu rad naszych przyjaciół i adwokatów, i ze zgodnym przyzwoleniem, wszystkich czcigodnych, obecnie, zarówno jako też w przyszłości będących tu Mężczyzn i mieszkańców miasta Słupska na Pomorzu, powiatu Charnowo, jak też cały i nienaruszony port Ustka, położony po obu stronach rzeki Słupi, i wszystko jak też każde z osobna, co się tam teraz znajduje i w przyszłości być może, podporządkowuje się jednemu aktowi sprzedaży, dającemu zrzeczenie z tego, ze wszystkich sądowych wyroków, roszczeń sądowych, użytkowania, jak też z niezależności, ze wszystkich wpływami, z prawa opiekuńczego, dóbr łowieckich, ze wszystkich łąk, ze wszystkich sianokosów, łąk, pastwisk, leśnictw, lasów, bagien, drewna, zasianych pól jak też i tych nieobsianych, ze wszystkimi kładkami, z drogami i drogami bocznymi, zabudowań gospodarskich, młynów, siecią wód, połowami ryb, jak też my zgodnie z prastarym ustaleniem z naszym przodkiem zrywamy po wieczne czasy, nie stawiamy przeszkody i przekazujemy w wolne posiadanie. Dlatego zwalniamy mieszkańców rzezonego miasta Słupska z wszelkich posług, prac i ze wszystkich należnych nam danin z wyżej wspomnianych dóbr, podobnie jak się też zobowiązujemy dóbr tych bronić i wziąć je pod opiekę naszą, tak samo jak inne nasze dobra, które znajdują się w naszym władaniu. Za to mają już wspomniani mieszczanie w każdym roku jedną parę skórzanego obuwia w wartości ośmiu słowiańskich groszy albo też tylko osiem słowiańskich groszy, ze względu na uznanie i podobieństwo, składać nam oraz spadkobiercom naszym na każde święto bł. Marcina. Aby zaś nikt z naszych następców nie przeciwstawił się temu, kazaliśmy niniejsze pismo naszymi pieczęciami opatrzyć.

Świadcami niniejszej czynności jest szesnastu wybranych szacownych osób (i tutaj widnieje 16 podpisów) jak też wielu innych niepodpisanych wiarygodnych ludzi, datowane w Słupsku, w roku pańskim 1337 (MCCCXXXVII) w dniu Oczyszczenia Maryi, błogosławionej Dziewicy.

Jaško z Darłowa był drugim synem Święcy, którzy wsławili się specjalną przysługą dla królów czeskich Waclawa II (syna Ottokara)

- 1300-1305 -, zmarł nagle 21 czerwca 1305, a jego syn i następca Waclaw III. - 1305-1306, został zamordowany 4 sierpnia 1306 między Ołomuńcem a Krakowem. Święca Stary był drugim podkomorzym w Słupsku, później kasztelanem na dwóch kasztelaniami; w Gdańsku i w Słupsku. Jego syn Piotr został mianowany kanclerzem Waclawa II i w 1302 roku uzyskał pas ziemi szerokiej na 6 mil przy Wiśle, jego drugi syn, Jaško otrzymał Darłowo, a jego trzeci syn, Lorenz otrzymał Sławno i dawny powiat tucholski. (W tłumaczeniu umowy, mówi się o parze spodni jako o należności do cyklicznego uiszczenia,

¹ Tekst jest tu tłumaczony z języka niemieckiego na język polski, z zachowaniem możliwie najdalej posuniętej wierności samego tłumaczenia z języka niemieckiego, bez względu na istniejące tłumaczenie z języka łacińskiego na język polski.

Dr. Rudolf Bonin in seinem Werk „Geschichte der Stadt Stolp“ von „einem Paar Schuhe“).

Der Stolpefluß gehörte schon seit 1313 der Stadt Stolp. Der dies bezügliche Teil des Privilegiums der Markgrafen Waldemar und Johann von Brandenburg lautet:

„Überdies haben wir der Stadt Stolp und ihrer Bürgerschaft den Stolpe- Strohm mit seinen beiden Ufern, sowohl unterhalb als oberhalb der Stadt ganz und gar geschenkt, dergestalt und daß selbiger Strohm niemahls von jemand durch Mühlen, Wehren oder sonst durch irgend ein anderes Behinderungsmittel, welches der Stadt schädlich sein könnte, gelegt werden soll. Desgleichen haben wir der Stadt Stolpe von beyden Seiten des Strohmtes auf dem Lande, von der Stadt an bis an den Salzer See einen freyen Troydelgang von fünf geometrischen Ruthen gegeben.“

In alten Akten aus dem 17. Jahrhundert befindet sich ein Hinweis auf die Vereidigung aller „sich zu Stolpmünde angesetzten Einwohner“. Es steht nicht fest, ob diese Eidesformel bald nach dem Erwerb durch die Stadt Stolp oder in einem späteren Jahrhundert entstanden ist.

„Der Stolpmünder Eid:

Ich.....lobe und schwere Bürgermeistern und Rathmännern dieser Stadt Stolp, getreue, gewärtig und gehorsam zu sein, ihre Gesetze, Geboth, Verboth, Befehle und Verordnungen der Billigkeit zu halten, auch je und allerwege, wo Ich mit jemandem in Irrungen gerathen würde, in solchen Sachen Acht zu geben und zu nehmen und mich derselben in keinen Wegen zu entbrechen.

Ich will auch nicht dabey seyn, wo mein gnädigster Churfürst und Herr im Rat Sämtlicher oder ein jeder insonderheit verkleinert wird, sondern solches öffentlich kund thun und vermelden, und will sonst alles andere thun und laßen, was einem frommen, getreuen Unterthanen gegen seinen Herrn und Obrigkeit zu thunde eignet und gebührt.

Ich will auch der Stadt Stolp, Stolpmünde und Bolweriks Bestes wißen und fördern, und derselben Schaden und Aergstes wehren und wenden nach meinem höchsten Vermögen, insgleichen auch auf Scheide und Mahle fleißig Aufsicht haben, damit darin von den Benachbarten kein Impas oder Eindrang geschehe, weniger mit meinem Wißen in der Holtzung Holtz gehauwen werde, sondern solches alle bald getreuwlich vermelden, waß mir auch vom Rathe durch die Bollweriksherren oder durch den Voigt zu thunde befohlen wirdt, das will ich mitt allem genauwen Fleiss thun und lassen. So wahr mir Gott helfe durch Jesum Christum. Amen.“

Handel und Verkehr

Wenn im Kaufbrief vom 2. Februar 1337 schon von einem Hafen die Rede ist, so ist diese Bezeichnung wohl nicht ganz zutreffend. Einen Schiffsverkehr ließ die Stolpemündung infolge stetiger Versandung nicht zu. Erst später legt die Stadt Stolp den ersten Hafen an und tritt im Jahre 1382 der Hansa, dem Bunde Deutscher Städte zum Schutze ihres Handels, bei. Die Handelsbeziehungen der Stolper Kaufmannschaft erstrecken sich in westlicher Richtung bis nach England, Holland und Flandern. Der Stolpmünder Seeverkehr wird damals von den Hafen Kolberg und Rügenwaldermünde noch weit überflügelt.

Mit Beginn des 16. Jahrhunderts tritt im Wirtschaftsleben der Stadt Stolp ein Rückschlag ein. Zwischen den Brandenburgischen Markgrafen und den Greifen Herzögen ist ein Streit ausgebrochen. Die Markgrafen suchen nun einen Handelsweg nach Danzig unter Ausschaltung Hinterpommerns. Danzig selbst tritt als starker Konkurrent im Seeverkehr auf. Außerdem gibt es im Stolper Flachland schon „wilde Händler“, die das Recht der Stolper Kaufleute zur alleinigen Ausfuhr durch eigene Ausfuhrgeschäfte mißachten.

Der Hafen ist noch sehr unvollkommen und weiterhin der Versandung ausgesetzt. Es wird aber von einem schnellwachsenden Hafen verkehr gesprochen, der der Stadt Stolp große Handelsvorteile bringt.

Stolp wird gegen Ende des 15. und in der ersten Hälfte

natomiast nauczyciel gimnazjum Rudolf Bonin w swojej „Historii miasta Słupsk“ twierdzi, że to ma być „para butów“.)

Rzeka Słupia była własnością miasta Słupsk już od 1313 r. Poniżej podany jest fragment przywileju nadanego przez margrabiów Waldemara i Jana:

„Ponadto nadajemy obywatelom rzekę Słupię tak z samym nurtem rzeki jak i z jej obydwoma brzegami, płynącą zarówno w części powyżej jak i poniżej miasta, zarówno nadanie ma ważność dla rzeki w nurcie głównym jak i w odnogach, gdzie są młyny, będą ustanowione środki przed stawianiem jazów na rzece i innych przeszkód, które mogłyby powodować szkody dla miasta. Ponadto nadajemy obywatelom miasta Słupska ląd stanowiący obydwie brzegi rzeki, licząc od miasta do Morza Bałtyckiego wolne od opłat licząc od koryta rzeki na pięć geometrycznych prętów.“

W starych aktach z XVII wieku znajduje się wzmianka, aby nie wchodzić w jakieś zaplanowane wspólne układy „z zaprzysięgłymi mieszkańcami Ustki“. Nie jest jasne czy ta formuła przysięgi powstała wkrótce po nabyciu przez Słupsk ujścia Słupi czy też obowiązuje jeszcze w wcześniejszego okresu.

Przysięga uesteka:

Ślubuję i przysięgam burmistrzowi i radnym miasta Słupska; być wiernym i posłusznym w zgodzie z ich prawem i będę wykonywać ich polecenia, będę przestrzegać ich postanowień, będę przestrzegać zakazy, będę wykonywać ich rozkazy i zachowam ich obrzędy, również wtedy nie będę dawać posłuchu, gdy ktoś zwróci się ze swoją propozycją, ale w niezgodzie z obowiązującym prawem.

Nie będę uczestniczyć w takich przedsięwzięciach, jeśli mój Pan niewłaściwie zachowuje się w stosunku do pryncypiów obowiązujących w radzie miejskiej lub też w jego złym zachowaniu poza radą, pragnę takie niegodne zachowanie zgłosić władzy, pragnę pozostać wiernym, i pragnę wyznawać wiarę swojego Pana i zachować ją ponad wszystkie inne.

Tak więc obiecuję we wszystkich moich pracach wykorzystywać; swoje najlepsze uzdolnienia, w żadnym razie nie będę czynić szkody dla miasta Słupska i dla Ustki, i dla Bolwerik, chcę na zewnątrz wychwalać wszystko co służy memu miastu, pragnę przestrzegać w poruszaniu się w granicach gminy, każde szkodliwe wtargnięcie w granice gminy będę zgłaszał do moich władz i jeśli tylko się o tym dowiem, że jest wycinane drewno w lesie to będę o tym również co rychlej zgłaszał. Cokolwiek zostanie nakazane przez radę miasta starannie wykonam i wypełnię też starannie polecenia władzy, Bolwerika lub wójta i będę to robił z pełną starannością.

Tak mi dopomóż Bóg i Jezus Chrystus. Amen.

Handel i Transport

Jakkolwiek dyplom z dn. 2 lutego 1337 roku mówi o porcie, to takie jego określenie nie jest dla nas obecnie zupełnie jasno określone jako port. Ujście Słupi nie pozwalało na pełną żeglugę i obsługę statków. Dopiero miasto Słupsk po budowie urządzeń portu mogło wstąpić do Hanzy, mogło uczestniczyć w związku niemieckich miast ochraniających wewnętrzny handel. Nawiązanie układów słupskich kupców rozciąga się w kierunku zachodnim do Anglii, Holandii i Flandrii. W tym pierwszym okresie wymiana towarów w handlu morskim była plasowana jeszcze daleko poza zasięgiem portów w Kołobrzegu i Darłowa.

Wraz z początkiem XVI w. załamało się życie gospodarze miasta Słupska. Miał miejsce groźny spór między margrabiami brandenburskimi a książętami z rodu Gryfitów. Margrabiowie znaleźli oddzielną drogę prowadzącą przez Gdańsk, z pominięciem Wschodniego Pomorza. Jakkolwiek już samo miasto Gdańsk jest konkurencyjne w transporcie morskim. W handlu miasta Słupska przeszkodą są również tzw. grupy „dzikiego handlu“ stanowiące istotną przeszkodę dla sprawowania normalnej wymiany handlowej.

Sam port jest jeszcze cały czas niedoskonały w sprawnym prowadzeniu wysyłki. Jednak obroty w porcie uesteckim dość szybko zdecydowanie rosną co przynosi miastu Słupsk wymierne korzyści.

Pod koniec XV i w pierwszej połowie XVI wieku w Słupsku

des 16. Jahrhunderts von großen Feuersbrünsten und Wasserfluten, schweren Krankheiten, besonders Pest und von Bürgerunruhen heimgesucht. Ein verllorener großer Rechtsstreit trägt zur Verarmung der Stadt wesentlich bei. Sie muß deshalb um 1551 aus der Hansa austreten. Mittel für die Unterhaltung und Verbesserung des Hafens sind nicht vorhanden, die Uferbefestigungen und Molen sind damit dem Verfall preisgegeben. Fahrwasser und Zufahrt verflachen derart, daß auch bald das Leichtern von kleineren Schiffen auf der Reede sehr oft nicht mehr möglich ist.

Aus dem Jahre 1593 wird berichtet, daß Joahim Lange, Bürger zu Stolp, ein Schiff von 150 Last (das dürften ungefähr 6000 Zentner sein) bauen läßt. Ein so großes Schiff hatte man bisher auf der Stolpe nicht gebaut. Es gerät denn auch in der Stolpe auf Grund. Dem herzoglichen Landvoigt Wilhelm Kleist wird gemeldet, daß das festgelaufene Schiff die Schifffahrt und den Lachsfang (ein Vorrecht des Herzogs) störe. Anfang Mai wird die Münde besichtigt. Jürgen Schmitt, der Vogt der Münde, ist der Meinung, daß das Schiff nicht störe, denn kürzlich haben alle Schiffe, so nach Lübeck und Danzig gelaufen, daneben hinuntergelegt, ebenso das Schiff Michel Kastens von 60 Last Größe und das für den Herzog bestimmte mit Korn beladene Schiff von Tewes Saßen. Mehrere Fischer, z.B. Peter Biermann, Daniel Beness, Jacob Dreier, Marten Fliete und Bartelmes Schmiede sind der Ansicht, daß das Schiff den Lachs nicht störe. Darauf wird der Strom vermessen. Neben dem Schiff ist er noch 14 Klafter breit und 3 1/4 Ellen tief. Nach zwei Tagen ist endlich hohes Wasser und das Schiff kann in den Hafen von Rügenwalde gebracht werden. Im Juli 1593 erläßt der Landvogt die den Reedern angedrohte Strafe von 500 Talern.

Im Jahre 1627 wenden sich Bürgermeister und Rat zu Stolp an den Herzog zu Stettin, daß sie ihren Hafen in guten Stand halten. Der herzogliche Obrist Niklaus von Brockhausen habe verlangt, daß der Hafen mit einem Schlagbaum versehen werde, „damit kein fremdes Kriegsfolk bei Tag oder Nacht angesetzt werden könne“. Gleichzeitig bitte die Stolper um Bestätigung einer neuen Bollwerksordnung. Die laufenden Einnahmen reichten zur Instandhaltung des Hafens nicht mehr aus, zumal die Weststürme zuviel Schaden anrichten. Selbst eine eingeführte Sondersteuer habe nicht viel ändern können, so daß 500 Taler von Samuel Lindenbusch Erben geliehen werden mußten. Die Preise für Holz und Eisen, zur Instandhaltung benötigte Materialien, sind sehr gestiegen. Die Hafengebühren seien nur gering, sie betrügen für eine Tonne Salz einen Schilling und für einen Packen Tuch, dessen Wert ungefähr 1000 Rtlr. beträgt, nur 2—3 Schilling.

Obwohl die neue Bollwerksordnung mit den Statuten der „vornehmsten“ Hansastädte übereinstimmt, wird sie vom Herzog nicht bestätigt. Die eingereichte Ordnung führt Bier, Salz, Hering, Flachs, Hanf, Honig, Kraftmehl, Kienruß in Fäßchen, Wolle, Leinwand, Butter, Speck, Talg, Tran, Pech, Seife, Obst, Eisen, Stahl, Dielen und Holz auf und beweist dadurch, welche Artikel damals gehandelt wurden. Vorgeschlagen wird eine Ausfuhrabgabe von 15 Schilling für eine Last (= 96 Scheffel) Korn oder Hopfen und ein Scheffel von der Last für das Armenamt. Für Wein, Steinkohlen und nicht zur Arznei gehören des Gewürz sowie für alle ändern Waren überhaupt, sollen 3 Pfennig je Gulden Einkaufspreis erlegt werden. Ein Ruderzoll von 8 Schilling soll für jedes ausgehende Schiff erhoben werden, die Einfahrt ist frei.

Der Herzog lehnt am 19. September 1627 die Ordnung zum zweiten Mal ab.

Nach ungefähr 40 Jahren zeigt der Fürstlich Croysche Beamte zu Stolp der Kurfürstlichen Regierung in Colberg an, daß der Hafen im letzten Winter durch Sturm stark gelitten habe, die Bollwerke seien beschädigt und die Stolpe habe einen ändern Lauf genommen. Die Mündung sei so flach geworden, daß der Lachs nicht einziehen könne. Der Stadt Stolp fehlten die Mittel, um den Hafen instand setzen zu können. Die städtischen Dörfer seien verpfändet und die Bauern weigerten sich deshalb, den Strauch für die Hafenausbesserung anzufahren. Die Hafeneinfahrt sei nur 7—9 Schuh tief.

Der Große Kurfürst läßt durch den Obrist Hille den

miały miejsce pożary miasta, nękały też miasto powodzie, wystąpiła również zaraza i to wszystko w rezultacie doprowadziło do niepokojów społecznych. Przegrany poważny spór przyczynił się do zubożenia miasta. Miasto musiało więc opuścić szeregi Hanzy ok. 1551 r. Miasto nie mając środków na utrzymanie i remonty urządzeń portowych, nie prowadzi też prac konserwacyjnych brzegu i mól co doprowadza ostatecznie do upadku portu. Zapiaszczenie drogi portowej wymusza konieczność prowadzenia załadunku pośrednio do łodzi na redzie co nie zawsze jest możliwe ze względu na pogodę.

W źródłach wymieniony jest w 1593 r. Joahim Lange, obywatel Słupska, armator statku o ładowności 150 łasztów (?) (co daje 6000 centnarów). Tak duży statek nie mógł być zbudowany w Słupsku. Taka jednostka w Słupsku ugrzęzłaby na mieliźnie. Książęcy wójt Wilhelm Kleist informuje, że doszło do zaburzenia żeglugi morskiej i połowów łososia (co normalnie stanowi przywilej księcia). Z początkiem maja ujście Słupi jest przygotowane do pracy. Jürgen Schmitt, namiestnik portu w Ustce jest zdania, że statek słupski nie zakłóca pracy innym statkom, które kursują zwykle pomiędzy Lubeką a Gdańskiem, także nie przeszkadzał statek Michel Kastens o ładowności 60 łasztów, a także statek Tewes Saßen, który był załadowany ziarnem dla księcia. Kilku rybaków, jak np.: Peter Biermann, Daniel Beness, Jacob Dreier, Marten Fliete i Bartelmes Schmiede uważają, że prowadzone przez nich połowy nie zakłócają w połowach łososia. Jest konieczny pomiar. Wymagane jest na rzece 14 sążni szerokości i 3 1/4 łokcia głębokości. Po dwóch dniach jest wreszcie odpowiednio wysoki stan wody i można statek doprowadzić do portu w Darłowie. W lipcu 1593 roku wójt przyprowadził karę dla armatorów w wysokości 500 talarów.

W 1627 roku burmistrz i rada miejska Słupska wystąpiły do księcia ze Szczecina aby port był utrzymywany w należytym stanie. Niklaus von Brockhausen domagał się, aby port został wyposażony w należyte ogrodzenie i w szlaban tak, że nie wtargnąłby w granice portu w dzień ani w nocy żaden obcy agresor. Słupszczanie wystąpili o potwierdzenie nowo opracowanego regulaminu bastionu. W tamtym okresie dochody z portu nie wystarczają do utrzymania portu, tym bardziej, że zachodni wiatr sztormowy powoduje ciągłe straty. Nawet dodatkowy podatek nie mógł wiele zmienić, musiano zadłużyć się u Samuel'a Lindenbusch'a w wysokości 500 talarów. Znacznie wzrosły wówczas ceny drewna i żelaza, materiałów na konserwację. Opłaty portowe były niewysokie, za jedną tonę soli wynosiły 1 szyling a za paczkę tkaniny, którą szacuje się na 1000 Rtlr. (talarów Rzeszy) opłata wynosi tylko 2-3 szylingów.

Chociaż nowy regulamin był zgodny ze statusami najbardziej prestiżowych miast hanzeatyckich, to jednak nie był zatwierdzony przez księcia. Przedłożone zamówienie wymienia towary będące przedmiotem obrotu: piwo, sól, śledzie, len, konopie, miód, barwnik, węgiel drzewny w paczkach, wełnę, płótno lniane, masło, słonina, łój, tran, smoła, mydło, owoce, żelazo, stal, tarcicę i drewno. Pobierano opłatę wywozową w wysokości 15 szylingów za ładunek (= 96 miarek po 1/2 korca) zboża lub chmielu i były obniżki o pół korca dla biednych towarzystw handlowych. Dla wina, węgla i dla przypraw co nie są częścią lekarstw jak również dla wszystkich innych towarów opłata wynosi 3 fenigi od guldena ceny zakupu. „Sterowa” opłata celna wynosiła 8 szylingów od każdego wychodzącego statku, nie było opłaty od wejścia do portu.

W dn. 19 września 1627 r. po raz drugi książę odrzucił regulamin portowy.

Po upływie 40 lat książę wskazał na wybieranych urzędników z Kołobrzegu na to by pracowali dla Słupska, sam port znacznie ucierpiał od zimowych sztormów, bo zostały uszkodzone murowane części mól i tym samym znikło zabezpieczenie od fal. Ujście rzeki było na tyle wypłycone, że nie mógł wpływać łosoś. Miasto Słupsk nie posiadało jednak środków na naprawę portu. Zostały zastawione miejskie wioski i rolnicy odmówili pracy, więc pola zostały zakrzewione nie było więc środków na poprawę sytuacji. Wejście do portu było na głębokość 7-9 stopy.

Po wizytacji w porcie Wielkiego Elektora stan portu jest określany na niezadowalający. Wejście do portu było zarzucone

Hafen besichtigen, der Zustand ist trostlos. Die Hafeneinfahrt ist mit Steinen versperrt und die Bollwerke sind gänzlich zerstört. Der Seehandel, der schon einen guten Aufschwung genommen hatte, ist völlig zurückgegangen, die Waren werden per Achse nach Danzig gebracht.

Nun führt der Große Kurfürst eine Sondersteuer zur Wiederherstellung des Hafens ein. Jede in Pommern versteuerte Hakenhufe hat einen Schilling zu entrichten. Außerdem befiehlt er den Pfandinhabern der Pfandgüter Stolp, den Bauern die Anfuhr von Holz und Strauch zu erlauben. Im Jahre 1670 sprechen Bürgermeister und Rat zu Stolp dem Kurfürsten den Dank für die Steuer aus. Im Herbst des nächsten Jahres ist der Erneuerungsbau schon ein gut Stück vorwärts gekommen, mehrere hundert Stück großes Holz sind schon verbaut worden.

In den Jahren 1660—1670 passieren jährlich ein oder zwei Schiffe aus Stolp den Sund. Darnach — bis 1674 — sind es drei Schiffe, bis der Krieg zwischen Brandenburg und Schweden die Schifffahrt unterbindet. Aber erst gegen 1700 segeln wieder Stolper Schiffe durch den Sund, im 18. Jahrhundert nimmt der Verkehr wieder zu. Im Siebenjährigen Krieg ist kein Stolper Schiff in den Sundzollregistern verzeichnet, mehrere Jahre sind es dann fünf Schiffe aus Stolp, im Jahre 1780 sogar acht. Die Stolper Schiffe haben nicht immer Stolpmünde als Ausgangshafen. Ab Stolp sind es jährlich höchstens drei Schiffe, die den Sund passieren. Um 1740 kommen 6 Schiffe aus Stolp — meistens Niederländer, sonst noch Bremer, Ostfriesländer und Danziger, seltener Dänen, Engländer, Schweden und Norweger — durch den Sund. Im Jahre 1781 nehmen 14 pommersche Schiffe — darunter fünf Stolper — von Stolp ihren Weg durch den Sund.

1708 reichen die Zolleinnahmen nicht einmal aus, um den Lizenz-Beamten, der jährlich nur 72 Taler erhält, zu besolden.

An den Hafenanlagen wird nicht gearbeitet. Der Seehandelsverkehr ist völlig zurückgegangen. Auch der Dreißigjährige Krieg mit seinen Wirren schädigt in verheerendem Maße den Seehandel. Hinzu kommen eine große Feuersbrunst, die nur wenig von Stolp übrig läßt, und die Pest. Stolp verliert 1719 — wie auch die übrigen Städte der preußischen Monarchie — die alten Stadtrechte, das städtische Vermögen wird unter die Verwaltung der Königlichen Kammer gestellt. So sind für den Hafen überhaupt keine Gelder für Instandsetzungsarbeiten verfügbar.

Die Preußische Regierung läßt dem heimischen Schiffsbau jede Förderung angedeihen. Sie fordert sogar Berichte über den Bau von Schiffen ein. So berichtet die Stolper Kaufmannschaft im Jahre 1741, Stolpmünde sei zwar so beschaffen, daß hier Schiffe gebaut und auch mehr Handel getrieben werden könnte, wie auch hier schon oft Schiffe gebaut worden seien. Es sei aber schon 1737 das letzte Schiff von 160 Last gebaut worden. Dies hätte aber mit allergrößter Gefahr wegen der Untiefen im Hafen nur in See gebracht werden können. Der Hafen werde immer schlechter und sei gegenwärtig so beschaffen, daß ein kleines Schiff im Hafen, das nur fünf Fuß Wasser zum Auslaufen benötige, das ganze Jahr nicht habe in See kommen können. Allem Anschein nach werde es im Hafen verfaulen müssen. Unter diesen Umständen müsse Schiffbau und Handel hier aufhören.

Im März 1752 spricht man davon, daß Stolpmünde sich zu einem ansehnlichen Handelsstädtchen entwickeln könnte, wenn etwas dazu getan würde. Stolpmünde besitzt eine aus vier Schiffen bestehende Kauffahrteiflotte. Die Schiffe sind 8—24 Jahre alt und haben 31—40 Last.

Nachdem im Siebenjährigen Krieg die Seefahrt völlig ruht, lebt sie 1762 wieder auf, nachdem der Staat Gelder zur Verfügung gestellt hat, so daß die Ausbesserungsarbeiten am Hafen wieder aufgenommen werden können.

1767 hat Stolp sechs Fahrzeuge. Es fahren jetzt schon Schiffe von 80—140 Last. 1806 besitzt die Stolper "Kaufmannschaft" schon 12 Schiffe, darunter einige mit 180 Last. Hiervon sind allerdings nur zwei Fahrzeuge in Stolpmünde erbaut worden.

In dem Buch „Ausführliche Beschreibung des gegenwärtigen Zustandes des Königlich Preußischen Herzogthums Vor- und Hinterpommern. Des zweiten Theils zweiter Band, welcher die Beschreibung der zu dem Gerichtsbezirk des Königlichen

kamieniami a konstrukcja murowana zupełnie rozbita przez fale. Handel morski, który już uległ na Bałtyku pewnemu ożywieniu, tutaj w Ustce ustał zupełnie, a towary są dostarczane bezpośrednio do Gdańska.

Wówczas Wielki Elektor wprowadza specjalny podatek, aby zdobyć fundusze na odbudowę portu. Na Pomorzu został opodatkowany 1 szylingiem każdy gwóźdź do kopyta. Ponadto zostały wydane polecenia do obciążenia podatkiem rolników dostarczających sadzonki do Słupska. W 1670 roku burmistrz i rada miejska Słupska wystosowała podziękowanie za wprowadzenie podatków. Już jesienią następnego roku prace renowacyjne w porcie posuwają się w przodu, budowa pochłonęła już dużą ilość drewna.

W latach 1660- 1670 przez Sund przechodzą jeden lub dwa statki ze Słupska. Następnie aż do 1674 przez Sund przechodziły 3 statki i tak trwało aż do wojny Brandenburgii i Szwecji, kiedy to żegluga zamarła. Nie żeglowano do 1700 roku od kiedy to statki zaczynają żegluga przez Sund, w XVIII w. wzrasta żegluga. Podczas wojny siedmioletniej w rejestrach Sundu nie zanotowano żadnego słupskiego statku, w kilka lat później odnotowano 5 statków, a w 1780 nawet 8. Dla słupskich statków nie zawsze portem wyjściowym jest Ustka. Przez cieśninę Sund przepływają co najwyżej trzy słupskie statki rocznie. Przez Sund ok. 1740 roku przepływa 6 statków ze Słupska- przepływają tam Holenderzy, statki z Bremy, ze wschodu fryzyjskiego, Gdańska, rzadziej byli to Duńczycy,

Anglicy, Szwedzi i Norwedzy. W 1781 roku przez Sund przepływało 14 statków pomorskich, w tym pięć słupskich. W

1708 roku dochody z opłat celnych nie wystarczały na opłacenie urzędnika z licencją, z pensją roczną 72 talarów.

Nie podejmowano prac na obiektach portowych. Transport morski niemal całkowicie zamarł. Trwająca wojna trzydziestoletnia ma swój udział sięjąc spustoszenie w handlu morskim. Ponadto wielki ogień trawi Słupsk, pozostawiając niewiele całych zabudowań, w Słupsku szerzy się zaraza. W 1719 roku- podobnie jak to było w innych miastach monarchii pruskiej- Słupsk traci swoje stare prawa miejskie a zawiadywanie gminnym majątkiem sprawuje teraz izba królewska. Dla portu w Ustce na renowację nie są przeznaczane żadne fundusze.

Rząd pruski udziela wsparcia każdemu krajowemu przemysłowi stoczniowemu. W swoich raportach nawet wzywa do podjęcia budowy statków. Słupscy kupcy występują z petycją w 1741r., uzasadniając swoją propozycję budowy statków w Ustce, że tamtejszy port był zaprojektowany na budowę tam statków co ma wpływ na zwiększenie handlu. Jakkolwiek statek o ładowności 160 łasztów zbudowany był w 1737r. Problemem, jednakże był transport statku do morza w świetle występującej płytcizny w usteckim porcie. W porcie występowała coraz większa płytcizna ze względu na zapiaszczenie, z portu nie mógł wypłynąć z powodu na głębokość wody utrzymującej się przez cały rok nawet mały statek, który miał zanurzenie pięć stóp. Prawdopodobnie musiał zgnić zatrzymany w usteckim porcie. W takich okolicznościach został wstrzymany przemysł stoczniowy i handel prowadzony przez port w Ustce.

W marcu 1752 mówi się już o tym, że Ustka może stać się szacowną miejscowością handlową, widać więc, że coś posunęło się do przodu ze stanem portu. Ustka posiada jeden z czterech statków tutejszej floty kupieckiej. Statki mają 8- 21 lat a ich ładowność wynosi 31- 40 łasztów.

Po wojnie siedmioletniej żegluga niemal całkowicie wymarła, ożywienie nastąpiło w 1762 roku, po tym jak uzyskano pewne dotacje od państwa, fundusze te pozwoliły na podjęcie prac naprawczych w porcie.

W 1767 r. Słupsk miał 6 jednostek. Były to statki o ładowności od 80- 140 łasztów. W 1806 r. słupska „spółka kupiecka” miała 12 statków, niektóre o ładown. 180 łasztów. Jednak w Ustce były budowane jedynie dwie jednostki.

W drobiazgowym opracowaniu jest „Szczegółowy opis bieżącego stanu Królestwa Prus Pomorza Wschodniego i Środkowego. Druga część drugiego tomu, zawiera opis dotyczący Okręgu Sądowego Królewskiego Okręgu

Landescollegium in Cöblin gehörigen Hinterpommerschen Kreise enthält, herausgegeben von Ludewig Wilhelm Brüggemann, Königlich Preußischer Consistorialrath und Hofprediger bei der Schloßkirche in Stettin, gedruckt bey H. G. Effenbart, Königlicher Buchdrucker, Stettin, 1784, heißt es über:

„Das Eigentum der Stadt Stolpe: 10. Stolpmünde, ein Flocken, 2 Meilen von Stolpe gegen Norden, an dem östlichen Ufer der Stolpe, wo sich dieselbe in die Ostsee ergießet und einen wenig brauchbaren Hafen macht, hat außer verschiedenen Kaufmannsspeichern 37 Feuerstellen, die mit Einschließung eines Holzwärterkathens, eines Schulhauses, worin der Küster, der zugleich Organist ist, wohnt, und einiger Handwerker, von Schiffern und Seefahrenden bewohnt werden, die sich neben der Schifffahrt mit dem Lachsfrage zu beschäftigen pflegen, eine zu der Stolpschen Synode gehörige und schön gezielte Kirche, die ein Filial von Winterhagen ist, und wenige Fichtenholzungen. Der Acker ist sandig und unfruchtbar, daher die Einwohner sich, die einen Voigt haben und ihre Häuser, wovon sie aber ein jährliches Grundgeld an die Cämmerey erlegen, eigenthümlich besitzen, größtenteils von der Fischerey und der Schifffahrt ernähren. In dem Jahre 1778 am 1ten August wurden hier durch eine Feuersbrunst 18 Häuser in die Asche geleet, die jetzt sämmtlich wieder erbauet sind.“

1787 sind hier folgende Schiffe beheimatet:

„Die Gebrüder“	Kapt. Jacob Ratzke,
„Die Einigkeit“	Christ. Bütner,
„Dorothea Charlotta“	Peter Kaiff,
„Julianne Dorothea“	Martin Haaß,
»Perpetuum Mobile“	Andreas Hübner,
„Fridrich Christin“	Martin Moewes,
»Heinrich Benjamin“	Jürgen Domke,
„Gute Botschaft“	Joachim Hoffmeister,
„Gute Freund“	Jochim Brand,
»Ferdinand und Heinrich“	Michael Kaiff,
„Anna Carolina“	Fritzlaßf.

Stolpmünde hat im Jahre 1787 eine eigene Flotte von 12 Schiffen, 1788 — 14, 1789 — 10, 1791 — 8, 1792 — 5. Von 1794 steigt dann wieder die Zahl bis 1801 auf 14 Fahrzeuge.

Im 18. Jahrhundert wird hauptsächlich Holz, Roggen und Leinwand aus- und Hering, Kolonialwaren und Eisen eingeführt.

Napoleon verhängte 1806 die Festlandsperrre. Diese Küstenbewachung war bisher von den unter Zwang in französischen Diensten stehenden Preußen nicht so streng durchgeführt worden. 1812 wird deshalb eine strengere Bewachung angeordnet. Hieran beteiligen sich die Franzosen nur in geringer Zahl. Durch Stolpmünde sind aber größere französische Abteilungen gezogen, um über Ostpreußen nach Rußland zu marschieren. Dies erhellt die Tatsache, daß sie bei ihrem kurzen Aufenthalt in Stolpmünde für die damals nicht kleine Summe von 84 Talern 12 Silbergroschen Fleisch verbrauchten.

Im Mai 1812 beginnt der Feldzug gegen Rußland. Aber schon am 20. April rücken die ersten preußischen Truppen, die 3. Kompanie des Ostpreußischen Grenadierbataillons unter Führung der Leutnante von Eberstein und von Carlowitz ein, am 22. April folgen 9 Mann vom 1. Pommerschen Husarenregiment (2. Eskadron) unter Rittmeister von Arnim und am folgenden Tage 17 Mann von der 11. Kompagnie der Brandenburgischen Artillerie-Brigade. Diese führen 2 Kanonen und 2 Munitionswagen mit sich. Die von dem Leutnant Gleim geführte Abteilung besteht aus 13 Kanonieren, einem Feuerwerker und 2 Bombardieren. Am 4. Mai wird die 3. Kompanie des Ostpreußischen Grenadierbataillons durch die 1. Kompanie desselben Truppenteils, die der Premier-Kapitän von Brauchen befehligt, abgelöst. Ende Mai kommen ein Obristleutnant, ein Leutnant und 6 Kürassiere eines französischen Regiments auf 6 Tage nach hier, um die Küstenbewachung zu kontrollieren. Vom 30. Mai bis 30. Juni hält sich außer den bereits genannten Truppen noch eine Abteilung der 2. Preußischen Pionierkompanie unter Führung des Leutnants Fischer hier auf. Diese Abteilung führt Arbeiten an der Schanze und am Hafensbaum aus. Erwähnt sei noch, daß die Ostpreußen eine Frau, wahrscheinlich eine Marketenderin, bei sich haben. Der

Wojewódzkiego w Koszalinie i dotyczy okręgu Pomorza Środkowego, wydany przez Ludewig'a Wilhelm'a Brüggemann'a, konsystorz Królestwa Prus i i kaznodzieja przy kościele zamkowym w Szczecinie, druk wykonano przez H. G. Effenbart, Königlicher Buchdrucker, Stettin, 1784, treść wyd.:

„Nieruchomości w mieście Słupsk: 10. Ustka, „ein Flocken“, dwa mola na rzece Słupia na północ, nabrzeże na wschodnim brzegu Słupi, woda z morza przelewa się przez falochron co sprawia, że port jest beużyteczny, port ma 37 miejsc do przechowywania towarów, oddzielonych od placu o zabudowie drewnianej, miejscowość posiada budynek szkolny, nauczyciel jest również organistą, jest tu również kilkoro rzemieślników, mieszkają tu marynarze i szyprowie, oprócz żeglugi trudnią się połowami łososia, kościół przynależny do synodu słupskiemu jest pięknie urządzony, świątynia ta jest filią kościoła w Grabnie i jest pobudowana jako konstrukcja drewniana. Pola wokół są piaszczyste i jałowe, dlatego mieszkańcy, którzy mają własne domy posiadają też przychówek zwierzęcy i płacą oni podatek do urzędu gminnego, jakkolwiek mieszkańcy utrzymują się głównie z żeglarstwa i rybactwa. 1 sierpnia 1778 roku ogień strawił osiemnaście budynków, ale wszystkie te domy są obecnie ze zgliszcz odbudowane.“

W 1787 znajdują się tu następujące statki:

„Die Gebrüder“	Kapt. Jacob Ratzke,
„Die Einigkeit“	Christ. Bütner,
„Dorothea Charlotta“	Peter Kaiff,
„Julianne Dorothea“	Martin Haaß,
»Perpetuum Mobile“	Andreas Hübner,
„Fridrich Christin“	Martin Moewes,
»Heinrich Benjamin“	Jürgen Domke,
„Gute Botschaft“	Joachim Hoffmeister,
„Gute Freund“	Jochim Brand,
»Ferdinand und Heinrich“	Michael Kaiff,
„Anna Carolina“	Fritzlaßf.

Ustka w roku 1787 jest posiadaczem floty składającej się z 12 statków, 1788- 14, 1789- 10, 1791- 8, 1792- 5. Od 1794 roku liczba jednostek rosła aż osiągnęła w 1801 liczbę 14 jednostek.

W XVIII wieku sprowadzono głównie drewno, żyto i płótno lniane oraz śledzie, towary kolonialne i żelazo.

W 1806 r. Napoleon wprowadził blokadę kontynentu. Na początku ochrona wybrzeża nie była rygorystycznie przestrzegana przez Prusaków, którzy byli pod przymusem we francuskiej służbie. Błokadę zaczęto przestrzegać rygorystycznie od 1812 r. Sami Francuzi jednak fizycznie biorą udział w niewielkiej liczbie. Przez Ustkę do marca jednak wypadła droga wielu francuskich dywizji w przemarszu do Rosji przez Prusy Wschodnie. W czasie takiego krótkiego pobytu w Ustce wojsko zostało wyekwipowane kosztem miejscowości i spożyło mięsa za sumę 84 talarów i 12 srebrnych groszy.

Kampania przeciw Rosji rozpoczęła się w maju 1812 r. Ale już 20 kwietnia wycofują się pierwsze wojska pruskie. Wycofuje się kompania batalionu Grenadierów Pruskich pod dowództwem poruczników von Eberstein'a i von Carlowitz'a, 22 kwietnia wycofuje się 9 żołnierzy z 1. Pomorskiego Pułku Husarii (2. eskadra) pod dowództwem Rittmeister'a von Arnim, a następnego dnia 17 żołnierzy z 11. kompanii Brandenburskiej Brygady Artylerii. Prowadzą oni z sobą 2 armaty i 2 samochody z amunicją. Wycofał się też oddział kierowany przez porucznika Gleim'a składający się z 13 strzelców, ogniomistrza i 2 bombardierów. Od 4 maja została zastąpiona 3. kompania Batalionu Grenadierów Pruskich przez pierwszą kompanię tej samej części sił zbrojnych dowodzoną przez kapitana von Brauchen'a. W końcu maja przyjeżdżają do Ustki na sześć dni pułkownik, porucznik i sześciu kuratorów francuskiego pułku, aby skontrolować straż przybrzeżną. Od 30 maja do 30 czerwca była tu skierowana do specjalnych zadań dywizja Drugiej Pruskiej Kompanii Pionierów pod dowództwem porucznika Fischer'a. Oddział ten obok już wymienionych oddziałów prowadził oddzielnie prace przy szanach i drewnianej zabudowie portu. Należy wspomnieć, że Prusacy ze wschodu przyprowadzili z sobą kobietę, prawdopodobnie marketankę.

Zweck der Küstenbewachung ist die Verhinderung der Landung englischer Schiffe, um den Handel mit englischen Waren zu unterbinden. Weiter hat die Strandbewachung die befürchtete Landung der schwedischen Truppen zu verhindern. Die schon erwähnte Schanze ist in den Dünen aufgeworfen worden. Hier sind auch ein kleines hölzernes Wachthaus, dessen Errichtung 29 Taler kostet, die beiden Kanonen und zwei für drei Taler angefertigte Munitionskästen aufgestellt worden. Am Strand sind an den Dünen sogenannte Schillerhäuser aufgestellt, um den Soldaten Schutz bei schlechtem Wetter zu bieten. Die Anfertigung der Häuschen verursacht je 6 Taler 4 Silbergroschen Unkosten.

In der Hafeneinfahrt ist ein Hafenbaum errichtet worden. An der Ost- und Westmole wird ein starkes Fichtenholz in den Boden gelassen. Diese beiden Bäume sind durch eine starke Kette verbunden und sperren so den Hafen. Um die Einfahrt für Schiffe freizumachen, wird die Kette ins Wasser fallen gelassen. Der Hafenbau kostete 23 Taler 20 Silbergroschen 3 Pfennige.

Die Bewachungstruppen sind hier einquartiert, die Kommune hat Lagerstroh, Wacht- und Stalllichte unentgeltlich zu liefern. Die Ausgabe für die Lichte beträgt 25 Taler, sonst erhalten die Truppen „alles Erforderliche für bare Bezahlung.“

Die Ostpreußischen Grenadiere und die Brandenburgischen Artilleristen bleiben bis Ende Dezember hier. In diesem Monat sind noch 4 Dragoner vom Königin-Regiment nach hier gekommen. Die Husaren verlassen am 9. Dezember Stolpmünde, in diesen Tagen rücken auch schon Grenadiere ab.

Der Magistrat Stolp verlangt von dem Vogt eine Aufstellung der Kosten für die Küstenbewachung. Diese Verfügung lautet:

„Ordre an den Vogt Hübner zu Stolpmünde. Nach dem Befehl der Königlichen Regierung von Pommern soll die Liquidation der Strandbesatzungskosten angefertigt und eingereicht werden.

Es wird zu diesem Zweck dem Vogt Hübner zu Stolpmünde hierdurch anbefohlen, sich am 25. Januar c. ganz unfehlbar im Kreishause hieselbst zu stellen und daselbst schriftlich anzuzeigen:

1. wieviel Preuß. Truppen die Ortschaft vom 1. März bis den letzten Dezember 1812 in Quartier gehabt,
2. was die Ortschaft diesen Truppen geliefert hat,
3. was für Fuhren für dieselbe verrichtet werden mußten,
4. ob und was für Wachen sie getan haben,
5. wie der commandierende Offizier geheißt und von welcher Art Truppen er gewesen,
6. ob Lärmstängen errichtet und was für Kosten diese verursacht haben,
7. wieviel die Kosten des Hafenbaumes betragen.

Über alle diese Gegenstände muß der Vogt Hübner die in Händen habenden Bescheinigungen und Quittungen mitbringen.

Wenn Sie diesem Befehl nicht Folge leisten, machen Sie sich gegen Ihre Ortschaft verantwortlich und müssen mit Ihrem Vermögen dafür haften, wenn der Ortschaft dadurch Schaden erwächst, indem nach dem 25ten d. M. keine weitere Liquidations und Forderungen angenommen werden. Sie müssen daher äußerst genau und gewissenhaft hierbey verfahren.

Stolp, den 12. Januar 1813.

Siegel Der Magistrat Unterschrift."

Die von dem Vogt vorgelegte Kostenrechnung weist eine Ausgabe von 208 Talern 10 Silbergroschen 3 Pfennigen nach.

Bis zum Jahre 1820 kann die Stadt Stolp den alten Bauzustand des Hafens und eine Einfahrttiefe von 2 m bei mittlerem Wasserstand wiederherstellen. Der Schiffsverkehr bleibt aber immer noch gering, dies hat aber mehr seinen Grund in dem Fehlen von guten Verbindungswegen mit dem Hinterland.

Im Jahre 1830 liegt der Schiffsbau, der hier bisher betrieben wurde, ganz darnieder, weil das zum Bau nötige Eisen aus England und Schweden durch den hohen Einfuhrzoll sehr verteuert wird.

Dem Hafen fehlt für größere Schiffe die nötige Wassertiefe. Nur Küstenfahrer vermitteln den nur unbedeutenden Verkehr. Der Hafen ist zeitweise durch Sandbänke völlig gesperrt.

Der Staat will die erforderlichen größeren Mittel für

Celem ochrony wybrzeża jest zapobieganie wyładunku towarów z angielskich statków a chodzi o zapobieganie handlu tymi towarami. Ponadto straż wybrzeża musi zapobiegać lądowaniu szwedzkich żołnierzy. Wspomniane już tutaj szańce zostały przy pomocy piasku z wydm znacznie podniesione. Została również pobudowana mała, drewniana strażnica, której budowa kosztowała 29 talarów, były tam również dwie armaty i dwa skrzynie na amunicję za trzy talary. Na plaży, pod wydmami postawiono budki osłonowe dla straży, aby mieli, gdzie się schronić pełniący wartę żołnierze w czasie złej pogody. Produkcja każdego zainstalowanej budki kosztuje sześć talarów i czterech srebrnych groszy.

W wejściu do portu wykonano zaporę z drewna. Na wschodnim i zachodnim molu są wbite w grunt pale z drewna świerkowego. Te dwa pale drewniane są połączone zaporowym silnym łańcuchem broniącym wyjście portowe. Aby umożliwić wejście dla statku łańcuch wrzucany jest czasowo do wody. Ta budowla portowa kosztowała 23 talary 20 groszy sr. i 3 fenigi.

Strażnicy są zakwaterowani tu na miejscu, gmina musiała bezpłatnie dostarczyć słomę na sienniki i miejsce w stajniach. Opłata za światło na wyjście wynosi 25 talarów, jeśli nie będzie to opłacone „wojsko otrzyma wypłatę w gotówce“.

Grenadierzy pruscy i artylerzyści brandenburscy pozostali jeszcze w Ustce do końca grudnia. W tym miesiącu przybyli do Ustki jeszcze czterej dragoni z pułku królowej. Husarzy opuszczają Ustkę dziewiątego grudnia, natomiast grenadierzy odchodzą już w obecnej chwili.

Magistrat w Słupsku wymagał od wójta podliczenia kosztów utrzymania straży przybrzeżnej. Niniejszy nakaz brzmi:

„Ordre do Vogt Hübner w Ustce. Zgodnie z zarządzeniem królewskiego rządu Pomorza należy rozliczyć poniesione koszty wojsk ochrony wybrzeża.

W tym celu wójt Hübner z Ustki zobowiązany jest niniejszym do stawienia się w Starostwie Powiatowym w Słupsku w dniu 25 stycznia b.r. i przedłożenia na piśmie następujących wyjaśnień:

1. jak długo wojsko pruskie kwaterowało we wiosce w czasie od 1 marca do ostatniego grudnia 1812 r.,
2. co wioska dostarczyła żołnierzom,
3. co do tego należało dodatkowo przedsięwziąć,
4. czy i co zrobili sami strażnicy,
5. w jaki sposób wezwano dowódcę i z jakiego rodzaju wojsk ten oficer się wywodził,
6. czy wykonano urzędzenia alarmowe i jakie przy tym poniesiono koszty,
7. ile kosztowało drewno na drewniane konstrukcje portu.

Niniejszym wójt Hübner jest zobowiązany do przedłożenia pisemnych pokwitowań na poniesione przez wioskę wydatki.

Jeśli wójt nie zastosuje się spełnienia niniejszych wymagań, to odpowie przed swoją miejscowością ponosząc karę na swoich aktywach, wieś zostanie uszkodzona w wyniku nie rozliczenia się do 25 bieżącego miesiąca, ponieważ nie uzyska likwidacji istniejących roszczeń. Przedkładane do sprawdzenia pokwitowania muszą być zatem precyzyjne i sumienne.

Słupsk, dn. 12 stycznia 1813 r.

Siegel Magistrat Podpis”.

Rachunek kosztów przedłożony przez wójta opiewał na kwotę 208 talarów 10 srebrnych groszy 3 fenigi.

Do 1820 roku miasto Słupsk może przywrócić stan gotowości do pracy portu i pogłębić wejście do portu tak by uzyskać głębokość 2 m licząc przy średnim stanie wody. Jednak mimo powziętych inwestycji ruch żeglugowy pozostaje mimo wszystko mały a to ze względu braku dobrych powiązań z zapleczem portowym.

W 1830 roku przemysł stoczniowy, który był do tej pory w rozkwicie, przeżywał regres, ponieważ były wysokie cła przywozowe, które dotyczyły przywożonego z Anglii i Szwecji żelaza niezbędnego w produkcji.

Port nie ma należytej głębokości wody dla dużych statków. Tylko małe jednostki uczestniczą w ruchu statków. Port był tymczasowo zamknięty z powodu na zapiaszczenie.

Państwo warunkuje uzyskanie odpowiednio niezbędnych

Unterhaltung und Ausbau des Hafens nicht zur Verfügung stellen, da Stolp sich weigert, den alten Hafentarif außer Kraft zu setzen und den in den preußischen Häfen bestehenden Tarif einzuführen. Die Verhandlungen werden jahrelang geführt, zeitigen aber nicht den vom Staat erwarteten Erfolg. So wird für den Hafen schließlich überhaupt nichts mehr getan, so daß der Schiffsverkehr fast völlig aufhört.

Um den nochmaligen Verfall des Hafens zu verhindern, tritt die Stadt ihn und seine Einkünfte durch Vertrag vom 22. Dezember 1831 entschädigungslos an den preußischen Staat ab. Dieser Vertrag sichert den Weiterbestand des Hafens überhaupt und gibt die Möglichkeit zu seinem Ausbau.

Die Stolper Kaufmannschaft hatte natürlich das Hauptinteresse an dem Ausbau des Hafens. In den nächsten Jahren beantragt sie deshalb immer wieder die Inangriffnahme der Instandsetzungsarbeiten und richtet auch im Jahre 1860 eine Eingabe an das „hohe Haus der Abgeordneten“. Eine Deputation der Stolper Kaufleute hat den Minister von der Reydt bei seiner Anwesenheit in Stolpmünde um Herabsetzung der Eisenzölle gebeten. Schon diese Bitte nahm der Minister „sehr ungnädig“ auf. Im März 1860 hat eine Deputation des Handelstages der bis zum 1. März in Berlin tagte, von dem Minister den Bescheid erhalten, daß die Regierung nicht nur eine Ermäßigung des Eisenzolls durchgeführt wünsche, sondern auch die Abgaben auf Eisenstein vollständig und die auf Kohle bis zur Hälfte abzuschaffen gedenke. Die Eisenzölle werden dann auch im gleichen Jahr ermäßigt. Der Schiffsbau erfreut sich daraufhin eines Aufschwungs. Auch der Schiffsverkehr nimmt zu, nachdem an den Hafenanlagen gearbeitet und eine Wassertiefe von 12 Fuß im Hafen hergestellt worden ist.

Stolp und Kolberg sind auf diesem Handelstag nicht vertreten. Der Abgeordnete Kruse aus Stralsund, der schon im Jahr vorher die Stolper Eingabe wegen des Stoipmünder Hafens „so wacker gegen den Regierungs- Commissarius vertrat“, ist der einzige, der auch hier wieder Stolper Interessen wahrnimmt. Er beantragt, daß die Regulierung der Ströme auch das Baggerungswesen bis zur See einschließlich der Mündungen einer gründlichen Revision unterworfen werde.

Das Fehlen von guten Verbindungswegen mit dem Hinterland macht sich immer fühlbarer bemerkbar. Die Chaussee Stolp—Stolpmünde verbindet 1836 den Hafen mit der durch Pommern sich hinziehenden Hauptchaussee.

Auch der Bau der Chaussee nach Rügenwalde, mit dem im Jahre 1859 begonnen wird, ist dem Verkehr sehr förderlich.

Da schon von der Einbeziehung Stolps in das Eisenbahnnetz die Rede ist, wird öffentlich erklärt, daß die Eisenbahn nicht die Seefahrt ersetze. Die Seefracht werde immer höchstens nur halb so hochkommen, wie die Bahnfracht. Auch hätten die Stolper Kaufleute im Herbst 1859 sogar mit Erfolg mit der hinterpommerschen Bahn konkurrieren können. Da im Jahre 1862 der Zolltarif einer Revision unterzogen werden solle, müsse Stolp alles versuchen, daß bis dahin die nötigen Hafengebäude durchgeführt seien und den Seeschiffen vor allem die nötige Wassertiefe geschaffen werde. Schon die zollfreie Einfuhr von Kohlen und Eisen aus England und Schweden — womöglich statt des Ballastes — würde eine nie geahnte -Industrie ins Leben rufen.

Diese Eingaben haben zunächst nur kleine Erfolge aufzuweisen. Ende März 1860 soll ein Pferdebagger eine Wassertiefe von 8 Fuß herstellen. Die Tiefenverhältnisse sind so schlecht, daß der dänische Schoner „Elise“ ohne Ladung nicht auslauten kann und deshalb auf der Reede „complettiert“ werden muß.

Am 30. März 1860 gibt Bauführer Sanftleben in Schlawe bekannt, daß der Kleinstanschlag auf der Chausseebaustrecke Rügenwalde — Stolpmünde begonnen habe und sich Steinschlagern melden könnten.

Im August 1860 stellt der Handelsminister bei der Eröffnung der hinterpommerschen Bahn 10000 Taler zur Herstellung eines Winterhafens in Kolberg zur Verfügung, während der Versandung des Stoipmünder Hafens nicht vorgebeugt wird.

Die „hohen Behörden“ gestatten jetzt die Bekanntgabe der Tiefe des Seegatts und des Hafens in den öffentlichen Blättern,

funduszy na utrzymanie i rozbudowę portu, ponieważ Słupsk odmawia uchylecia starej, wówczas obowiązującej taryfy portowej i wprowadzenia nowej taryfy obowiązującej w portach pruskich. Negocjacje na ten temat trwały już od lat, ale nie były one zakończone sukcesem oczekiwanym przez państwo. W rezultacie w porcie nie były przeprowadzane żadne prace i wysyłka towarów zupełnie zamarła.

Aby zapobiec całkowitemu rozpadowi portu miasto ceduje na port jego dochody jak też odszkodowania przyznane przez państwo pruskie na mocy traktatu z 22 grudnia 1831 roku. Umowa ta zapewniła przede wszystkim pracę portu dając jednocześnie możliwość jego rozbudowy.

Słupska spółka kupiecka miała naturalnie w rozbudowie portu swój własny interes. W związku z tym w ciągu następnych kilku lat spółka domagała się rozpoczęcia prac naprawczych w porcie, a w 1860 roku skierowała petycję do „Wysokiej Izby Deputowanych“ („hohe Haus der Abgeordneten“). Kupcy słupscy zwrócili się nawet do wówczas urzędującego ministra Reydt'a aby uzyskać istotne obniżenie ceł przywzozowych na żelazo. Minister przyjął prośbę o obniżeniu ceł z pełnym zrozumieniem. W marcu 1860 roku minister spotkał się z deputowanymi i oznajmił, że od 1 marca będą obowiązywały obniżone stawki celne, rząd nie chce nowych stawek tylko dla żelaza, ale również zaczęły obowiązywać nowe stawki na wyroby żelazne, których uzyskiwanie jest oparte przy pomocy spalania węgla. Cła na żelazo zostały wprowadzone jeszcze w tym samym roku. Na skutek tych posunięć przemysł stoczniowy przeżywał ożywienie. Wzrósł ruch statków po tym jak pogłębiono dno w porcie, uzyskano po przeprowadzonych pracach w porcie głębokości wody 12 stóp.

Słupsk i Kołobrzeg nie miały reprezentantów w dniu handlowca. Poseł Kruse ze Stralsund'u, który wytknął śmiało komisarzowi rządu jego potknięcie z powodu potrzeb portu w Ustce, był jedynym, który w swoim wystąpieniu dostrzegł również potrzeby i interes samego miasta Słupska. Domagał się on również rewizji odpływów rzek, aby regulacja wielkości prądu na rzecze w porcie była przeprowadzona zapewniając swoją szybkością w ujściu samoodpiaszczanie.

Coraz to bardziej dawało się odczuć brak dobrych połączeń z zapleczem portowym. W 1836 roku pobudowana szosa Słupsk- Ustka łączy port z główną szosą biegnącą przez całe Pomorze.

Także budowa szosy do Darłowa, której budowę rozpoczęto w 1859 roku, sprzyjało rozwojowi transportu.

Ponieważ mówiło się już o włączeniu Słupska do sieci kolei szynowej, podawało się do wiadomości publicznej, że kolei szynowa nie zastąpi transportu morskiego. Fracht morski był o połowę tańszy niż by wynosiła opłata transportu koleją. Jesienią 1859 roku kupcy ze Słupska z powodzeniem konkurują z koleją Pomorza Środkowego wysyłając towary drogą morską. Ponieważ taryfa celna została zmieniona w 1862 roku Słupsk musiał dołożyć wszelkich starań i przeprowadzić konieczne prace budowy urzędzeń portowych oraz spowodować, aby statki morskie miały w porcie niezbędną głębokość wody. Nawet bezcłowy import węgla i żelaza z Anglii i Szwecji-prawdopodobnie zamiast balastu cła- mógł stworzyć bezprecedensowy rozwinięty przemysł.

Te powyższe wpisy na początku prowadziły do niewielkich sukcesów. Pod koniec marca 1860 roku koparka konna miała pogłębić dno na głębokość 8 stóp. Uzyskana głębokość jest na tyle zła, że duński szkuner „Elise“ nie mógł wejść do portu nawet bez ładunku i dlatego musiał zostać załadowany stojąc na redzie.

W dn. 30 marca 1860 roku kierownik budowy Sanftleben ze Sławna poinformował, że rozpoczęto układanie bruku z małych kamieni na rozpoczętej budowie odcinka szosy Darłowo- Ustka.

W sierpniu 1860 roku przy otwarciu kolei Pomorza Środkowego minister handlu postawił do dyspozycji 10000 talarów na budowę portu zimowego w Kołobrzegu, dla przebudowy portu w Ustce nie przewidziano środków.

„Czcigodna Władza“ pozwala wreszcie na opublikowanie faktycznych głębokości w wejściu do portu i w samym porcie-

während dies bis dahin nicht statthaft war. Die Zahlen beweisen aber, daß dem Schiffsverkehr bei der ungenügenden Tiefe des Hafens die nötige Sicherheit und Regelmäßigkeit nicht gegeben wird. Die Wassertiefe im Hafen beträgt 6—8 Fuß.

Am 5. September 1860 besucht der Handelsminister von der Reydt in Begleitung des Oberpräsidenten Senfft von Pilsach und anderer hoher Herren Stolp. Vor seinem Eintreffen in Stolp hatte er schon den Stolpmünder Hafen besichtigt. Da hiervon der Stolpmünder Kaufmannschaft nichts bekannt war, konnten leider nicht an Ort und Stelle von den mit den Verhältnissen des Hafens vertrauten Persönlichkeiten die Mängel des Hafens aufgeführt und Vorschläge für ihre Behebung gemacht werden.

Die Hafengebühren, die nach dem Tarif vom 24. Oktober 1840 von den auf der Stolpmünder Reede bleibenden und nicht in den Hafen einlaufenden Schiffen zu entrichten sind, werden ab 1. Januar 1862 auf ein Drittel ermäßigt.

Im März 1862 sind zwei Bagger hier tätig.

Der am 8. April 1862 mit dem Oberpräsidenten Senfft von Pilsach in Stolp weilende Regierungspräsident Naumann gibt sehr befriedigende Zusicherungen wegen Ausräumung des im Frühjahr stark versandeten Hafens und stellt die baldige Ankunft eines Dampfbaggers in Aussicht.

Am 13. Juni 1862 läuft das hier erbaute Schonerschiff „Emma Louise“ vom Stapel. Der Schoner, der ca. 34 Lasten tragen wird, gehört dem Kapitän A. Schutt.

Im November und Dezember 1862 laufen 34 Schiffe in Stolpmünde ein, 20 gehen von hier in See. Eingeführt werden in der Hauptsache Materialwaren, Steinkohlen und Heringe und ausgeführt Getreide, Spiritus und Holz.

Am 9. September 1863 schreibt der Baumeister die „Lieferung der kiefernen Hölzer zur Anlage einer Schienenbahn am Hafen“ aus. Im September desselben Jahres soll der längst ersehnte Hafenbau in Angriff genommen werden. Die Staatsbehörden haben den Betrag von 250000 Talern zur Verfügung gestellt. Die beiden Molen sollen „bedeutend weit ins Meer verlängert“ werden. Sie sollen zu einem Teil aus hiesigen und zum ändern aus skandinavischen Felsenblöcken teils aber auch aus „Zementmassen aufgerichtet und auf dem Rücken mit Zement bekleidet“ werden. Der Hafen wird nun endlich erweitert und eine Tiefe bis zu 14 Fuß hergestellt werden. Der Bau ist einem bis jetzt im Jadebusen beschäftigten Hafengebäudeübertragener worden. Es werden sofort „nicht unbedeutende Holzkontrakte abgeschlossen“.

In der Nacht zum 23. Dezember 1863 wütet ein Orkan aus Nord der besonders stark in der Zeit von 11 Uhr nachts bis 7 Uhr morgens auftritt. Er richtet an den Molen großen Schaden an, vom Ost- und Westmolenkopf werden Steine in die See und in das Fahrwasser gerissen, die die gesamte Schifffahrt gefährden. Der Hafen versandet in dieser Nacht wieder bedeutend, die Wassertiefe verringert sich auf ca. 5 1/2 Fuß bei mittlerem Wasserstand. Das Wasser steigt sehr schnell so daß die an der Strompartie belegenen Besitzer ihr Vieh aus dem Stall in Sicherheit bringen müssen. Seit 1818 ist nach Aussage alter Lerne kein solches Wetter gewesen.

In dem Krieg gegen Dänemark hat dieses deutsche und preußische Schiffe in dänischen Häfen beschlagnahmt. Als Gegenmaßnahme sind die Oberpräsidenten angewiesen worden, dänische Schiffe in den preußischen Häfen ebenfalls mit Beschlag zu belegen. Am 6. Februar 1864 beschlagnahmt deshalb Bürgermeister Wahl in Stolp vier im Hafen Stolpmünde liegende dänische Schiffe. Diese Maßnahmen werden im März bereits wieder aufgehoben, da Dänemark die beschlagnahmten Schiffe wieder freigibt.

Stolpmünde erhält am 9. Februar 1864 Küstenschutz durch die 7. Kompanie des 54. Infanterie-Regiments Kolberg. Am 8. April besichtigt der General von Steinmetz hier die Kompanie, die im Mai zurückgezogen wird. Nachdem die Waffenstillstandsverhandlungen mit Dänemark ergebnislos verlaufen sind, rückt dieselbe Kompanie am 8. Juli 1864 hier wieder zum Schutz der Küste ein und wird Mitte August endgültig zurückgezogen. Der durch die dänische Blockade dem Handelsstand in Kolberg und Stolpmünde zugefügte Schaden wird auf 3 850 Taler 24 Silbergroschen und der einem Stolper

do tej pory te dane były trzymane w tajemnicy. Dane te pokazują, że żegluga tak w wejściu portowym jak i w porcie była niebezpieczna, głębokości wody są niewystarczające. Głębokość wody w porcie wynosiła 6-8 stóp.

5 września 1860 roku odwiedzili Słupsk; minister handlu von Reydt w towarzystwie naczelnego prezydenta Senfft'a von Pilsach'a i paru innych osobistości. Przed przybyciem do Słupska byli obejrzyć port w Ustce. O wizycie w porcie delegacji rządowej nie było powiadomione stowarzyszenie kupców słupskich i stąd na miejscu w Ustce zabrakło rzeczowego wyjaśnienia delegacji problemów związanych z niedogodnościami w codziennej pracy portu.

Oplaty portowe były pobierane z taryfą, z dn. 24 października 1840 r., opłaty uiszczają też statki zatrzymujące się na Usteckiej redzie opłaty dla tych statków zostają zmniejszone do jednej trzeciej i obowiązują od 1 stycznia 1862 r.

W marcu 1862 pracowali w porcie dwie pogłębiarki.

W dn. 8 kwietnia odwiedzili Słupsk naczelną prezydent Sefft von Pisach i szef kancelarii okręgu Naumann i obiecali oni, że dopełnią wszystkich czynności, aby zapewnić oczyszczenie portu w Ustce, obiecali także rychłe przybycie pogłębiarki z napędem parowym.

W dn. 13 czerwca zostaje zwodowany tu zbudowany szkuner „Emma Louise”. Ten szkuner miał nośność 34 łasztów i był oddany w ręce kapitana A. Schutt'a.

W listopadzie i grudniu 1862 r. do portu w ustce wchodzi 34 statki, wychodzi stąd w morze 20 statków. Importowano głównie materiały, węgiel kamienny i śledzie wywożono zboża, spirytus oraz drewno.

W dn. 9 września 1863 r. mistrz budowniczy ogłosił „przetarg na dostawę drewna z lasów sosnowych na budowę trakcji kolejowej w porcie.” We wrześniu tego samego roku została rozpoczęta długo oczekiwana przebudowa portu. Władze państwowe przekazały do dyspozycji władz lokalnych na przebudowę portu 25000 talarów. Obydwa mola portowe były przedłużone w morze. Mola były wykonane częściowo z lokalnych materiałów układanych na zmianę ze skandynawskimi blokami skalnymi w uzupełnieniach i na licu bloków skalnych zastosowano beton. Ostatecznie port został istotnie rozbudowany, a głębokość wody w całym porcie wynosiła 14 stóp. Budowa została powierzona budowniczemu, który do tej pory był zatrudniony w Jadebusen. Miało to swoje znaczenie w „nie zamykaniu kontraktów drewnianych”.

W nocy z 23 grudnia 1863 roku szalał orkan z północy, szczególna jego siła przypadła na godziny od 23:00 w nocy do 7:00 rano. Spowodował on wielkie szkody w młach, kamienie z główek portowych, tak lewej jak i prawej główki zostały wyrwane i znalazły się na drodze w wejściu do portu zagrażając żegludze. Port dosłownie tonie tej nocy, głębokość wody w całym porcie zmniejsza się do 5 1/2 stopy licząc do średniego poziomu wody. Poziom wody w czasie sztormu podnosił się bardzo szybko tak, że właściciele musieli wyprowadzać bydło ze stajni na wyżę położony ląd. Według starych obserwacji nie było tak złej pogody od 1818 r.

W wojnie przeciw Dani niemieckie i pruskie statki znajdujące się w duńskich portach zostały skonfiskowane. Jako środek zaradczy takim działaniom naczelną prezydenci zobowiązali burmistrzów do zajęcia duńskich statków również w portach pruskich. W dn. 6 lutego 1864 burmistrz miasta Słupska skonfiskował cztery duńskie statki, które znalazły się w tym czasie w porcie Ustki. Takie postępowanie zostało uchylone w marcu, kiedy to Dania zdecydowała się zwolnić wcześniej zatrzymane statki.

Od 9 lutego 1864r. Ustka otrzymała wojsko ochrony wybrzeża tj. 7 kompanię 54 Pułku Piechoty Kolberg. W dn. 8 kwietnia wizytował w Ustce tą kompanię generał von Steinmetz, z Ustki była wycofana w maju. Po tym jak negocjacje zawieszenia broni dały niejednoznaczny wynik 8 lipca 1864 r. wycofane wcześniej wojsko powróciło do Ustki, aby chronić wybrzeże, kompania ostatecznie została wycofana w połowie sierpnia. Szkody wyrządzone przez spowodowaną przez Duńczyków blokadę w handlu kołobrzskim i usteckim szacuje się na kwotę 3850 talarów 24 groszy sr. oraz stratę

Kaufmann durch Fortnahme eines neutralen Schiffes entstandene Verlust auf 325 Taler 13 Silbergroschen angegeben.

Der Schraubendampfer „Die Erndte“, Kapitän Schulz, stellt von Ende August 1864 eine regelmäßige Schiffsverbindung zwischen Stolpmünde und Stettin her. Die Firma G. Rob. Meyer jun., Stolpmünde, läßt den Dampfer zweimal wöchentlich verkehren.

Im Sommer 1864 wird die Ostmole verlängert. Die Steine werden mit Portlandzement vermauert.

Der Hafen ist nun wohl durch fortwährende kleinere Arbeiten wesentlich verbessert worden, immerhin können aber tiefergehende Schiffe noch nicht einlaufen. Diese müssen nach wie vor ihre Ladung zum Teil auf der Reede einnehmen und löschen. Dies kostet nicht nur Zeit und Geld, sondern ist auch noch mit der Gefahr der Strandung verbunden.

Die ohne Zement aufgeführte Westmole wird bei einem Sturm im November 1864 teilweise zerstört, während die im Sommer mit Zement vermauerte Ostmole nicht beschädigt wird.

Im Januar 1865 wird davon gesprochen, daß beim Ausbau der Häfen Stopmünde und Leba darauf Rücksicht genommen werden müsse, daß auch Kriegsschiffe diese Häfen anlaufen konnten.

Ein reger Schiffsverkehr entwickelt sich im Juli 1865, es kommen jetzt auch größere Schiffe in den Hafen, dessen Ausbau rüstig fortschreitet. Es werden nun auch Taucherversuche mit einem aus Guttapercha gefertigten Anzug unternommen. Der Taucher arbeitet 1—1½ Stunden unter Wasser, was er am Tage 4—5 Mal wiederholt.

Im August und September 1865 sind hunderte Arbeiter an beiden Molen teils mit Einrammen mit Pfählen zu den Molengerüsten und teils mit Ausfüllen derselben mit Felsenblöcken und Steinen beschäftigt.

Wenn im Jahre 1817 nur 41 Schiffe den Hafen anliefen und 42 Stolpmünde verließen, so beträgt der Eingang 1863 schon 501 Schiffe und Küstenfahrer und der Ausgang 504. Im Jahre 1864 haben sich diese Zahlen infolge des dänischen Krieges und der ungeschützten Lage des Hafens auf 416 Fahrzeuge im Eingang und 404 im Ausgang verringert.

Der Stolpefluß hat eine verhältnismäßig starke Strömung und lagert viele mitgeführten Sinkstoffe im Hafen ab, während andererseits die See bedeutende Mengen von losem Sand in die Hafemündung führt. Die Anstrengungen, die das Ziel haben, die Wassertiefe in der Einfahrt auf 8 Fuß zu halten, sind deshalb teilweise ohne Erfolg. Es ist aus diesem Grunde die Herstellung eines Hafenbassins, unabhängig vom Stolpestrom in Angriff genommen worden. Dies Bassin soll 30 Ruten breit und 85 Ruten lang und durch parallele, rechtwinklig zum Strande stehende Molen, zu denen eine der bestehenden verwendet werden kann, geschaffen werden. Die Einfahrt soll anstatt der bisherigen Weite von 7 Ruten eine solche von 11 Ruten erhalten. Eine Wassertiefe von annähernd 20 Fuß soll in der Einfahrt hergestellt werden. Für diese Bauten sollen über 300 000 Rtl. verfügbar sein.

Am 4. Oktober 1865 besucht der Handelsminister Graf Itzenplitz den Hafen, der reichlichen Flaggenschmuck angelegt hat.

Mitte März 1866 ist der Wasserstand auf 4—4½ Fuß gesunken. Die meisten Schiffe können deshalb selbst leer nicht ein- oder auslaufen. Es wird deshalb beantragt, hier einen Dampfbugger zu stationieren.

Die Stadt Stolp überliefert dem Staat im Jahre 1866 eine Fläche von 34,1680 ha zur Erweiterung des Hafens und leistet einen baren Zuschuß von 18 750 M.

Im Laufe der folgenden Jahre gibt die Stadt noch verschiedene Flächen — namentlich auf der Westseite — zur Erweiterung der Hafenbahn an den Fiskus unentgeltlich ab.

Gute und schlechte Einfahrt wechseln ständig. So heißt es im Jahre 1866 mal wieder, daß Stolpmünde ein vortrefflicher Sicherheitshafen ist, der bei einem Sturm bis 30 Schiffen Schutz gewährt hat.

Mit Beginn des Jahres 1867 werden die Arbeiten am Hafen wieder aufgenommen und ungefähr 150 Arbeiter beschäftigt. Bei gelindem Wetter wird dauernd gebaggert, so daß die

slupskiego kupca za zatrzymanie neutralnego statku na kwotę 325 talarów i 13 groszy sr.

Parowiec ze śrubą napędową „Die Erndte”, kapitan Schulz, inauguruje rejs w końcu sierpnia 1864 r. regularne połączenie pomiędzy Ustką a Szczecinem. Firma G. Rob. Meyer junior, Ustka, udostępnia swój parowiec na wykonanie rejsu dwa razy w tygodniu.

Latem 1864 r. zostaje przedłużone wschodnie molo. Kamienie uzupełniono betonem z cementu portlandzkiego.

Port udało się znacznie udoskonalic dzięki systematycznej choć drobnej pracy, nie udało się doprowadzić do stanu by i głębsze statki mogły tu zawijać. Na tych statkach załadunek i rozładunek musiał być przeprowadzany na redzie portu. Kosztuje to więcej i zabiera więcej czasu, również stanowi to ryzyko wpadnięcia do wody.

W molu zachodnim, bez betonu listopadowy sztorm z 1864 dokonał pewnych zniszczeń, podczas gdy wschodnie molo, które miało wypełnienie z betonu nie zostało uszkodzone.

W styczniu 1865 roku stawiano już powszechnie sprawę, że rozbudowa portów w Ustce i w Łebie musi gwarantować możliwość zawijania do tych portów również okrętów wojennych.

Ożywiony ruch żeglugowy w porcie rozwinął się w lipcu 1865 roku, ale związane to było z możliwością zawijania do portu również dużych statków. Umożliwiło wykonywanie prac podwodnych zastosowanie specjalnych kombinezonów. Praca nurka pod wodą trwała 1- 1 ½ godz. i w ciągu dnia mógł on ten cykl powtarzać 4- 5 razy.

W sierpniu i wrześniu 1865 roku zatrudniono setki pracowników przy budowie obu moli, w części wykonywanych jako konstrukcja ramowa na palach przestrzenie wolne wypełniano blokami skalnymi i kamieniami.

W 1817 roku, kiedy to do portu w Ustce weszło 41 statków a opuściło port 42 statki, w 1863 roku wchodzących było 501 statków a wychodzących było 504 statki. W 1864 roku w wyniku wojny duńskiej oraz braku ochrony portu liczba statków wchodzących zmniejszyła się do 416 wchodzących do portu i 404 jednostek wychodzących z portu.

Rzeka Słupia miała stosunkowo wartki nurt w miejscu gdzie przepływała ona przez port, rzeka niesie ponadto dużo różnych zanieczyszczeń, które osiadają na dno w porcie, ponadto morze powoduje zapiaszczenie wejścia do portu. Wysiłki, które zmierzały do osiągnięcia głębokości 8 stóp w wejściu do portu nie przyniosły sukcesu jak dotąd. Z tego powodu, aby uniezależnić się od prądu Słupi zdecydowano się na pobudowanie nowego basenu portowego. Basen ten miał 30 prętów szerokości i 85 prętów długości, oś basenu po długości była prostopadła do plaży, mola były naturalnie również usytuowane prostopadłe do plaży. Przebudowa wejścia do portu polegała na zmianie jego szerokości z 7 prętów na szerokość 11 prętów. Na wejściu do portu powinna być ustalona głębokość wody na 20 stóp. Cała ta przebudowa kosztowała 300000 talarów Rzeszy.

W dn. 4 października 1865 roku port odwiedził minister handlu hrabia Itzenplitz, na którego przyjazd port był udekorowany dużą ilością flag.

W połowie marca głębokość wody w porcie spadła na poziom 4- 4 1/2 stopy. Większość statków nie mogła zatem wejść ani wyjść z portu. W tej sytuacji pogłębiarka parowa została tutaj przeznaczona do ciągłego stacjonowania.

W 1866 roku miasto Słupsk przekazało państwu obszar o powierzchni 34,1680 ha z przeznaczeniem na rozbudowę portu i zapewniło dotację pieniężną w wysokości 18750 marek.

W kolejnych latach miasto nadal przekazywało nieodpłatnie różnej wielkości obszary po zachodniej stronie portu, głównie chodziło o teren portowej linii kolejowej.

Wejście do portu było na przemian i dobre, i złe. Tak więc w 1866 r. przyznano, że Ustka ma bardzo dobry i bezpieczny port, bo w czasie sztormu schronienie znalazło tu wówczas 30 statków.

Na początku 1867 roku ponownie wznowiono prace w porcie, do pracy zatrudnionych zostało 150 robotników.

Przy sprzyjającej pogodzie pogłębiarka ciągle pracuje,

flachsten Stellen im Hafen 8 Fuß, das Bassin 11 und die neue Einseglung sogar 15 Fuß Wassertiefe haben.

Am 20. Juli 1867 weilt der Kronprinz zur Hafenbesichtigung hier. Im August 1868 ist ein Taucher damit beschäftigt, die Hafengebäude unter der Wasseroberfläche auf ihre Beschaffenheit zu untersuchen.

Bei der Eröffnung der Schifffahrt im Jahre 1870 vermitteln zwei Dampfer („Die Erndte“ und „Viktor“) den Verkehr zwischen Stettin und Stolpmünde. Dieser ständige Verkehr wird im Mai unterbrochen. Der Dampfer „Viktor“ hat seine alte Tour nach Danzig wieder aufgenommen, und da dieser Reiseweg mehr Frachtgelder einbrachte, wählte ihn auch der Besitzer des Dampfers „Die Erndte“. Dieser fordert sogar bei der letzten Fahrt, als mehr Fracht vorliegt, höhere Transportgelder. Es regen sich deshalb Stimmen, die für die Beförderung der Güter mit der Bahn Propaganda machen, da sie sich nicht teurer stelle. Ferner wird angeregt, wieder Segelschiffe für die Beförderung der Frachten zwischen Stolpmünde und Stettin zu benutzen.

Während noch in den Jahren 1864—1867 hier alljährlich mehrere Schiffe gebaut werden, hat der Bau jetzt ganz aufgehört. Im Jahre 1870 ist das letzte in Stolpmünde gebaute Segelschiff vom Stapel gelaufen.

Im August 1870 wird hier eine Kompanie Infanterie zur Küstenbewachung stationiert.

Am 19. August abends und am 20. bis mittags 12 Uhr sind hier vier französische Kriegsschiffe in Sicht, die dann aber ostwärts abdampfen.

Gegen Abend des 25. August taucht dann das Gerücht auf, daß bei Schmolsin Franzosen — es sollen 600 Mann sein! — gelandet seien. Eine Stolper Husarenpatrouille von 30 Mann kehrt schon nach zwei Stunden zurück, ohne Franzosen gesehen zu haben. Es war zwar ein feindliches Kriegsschiff gesichtet worden, die zwischen diesem und dem Strand befindlichen Boote waren friedliche Fischerboote, die vom Fang heimkehrten.

Am gleichen Tage gegen 10 Uhr vormittags fährt ein französisches Kriegsschiff in zwei Meilen Entfernung an Stolpmünde vorbei.

In Stettin sind für die Hafengebäudeverwaltung Stolpmünde der Bugsierdampfer „Pfeil“ und sechs Baggerprähme gebaut worden. Die Prähme treffen im Schlepp der Bugsierschiffe „Tartar“ und „Greif“ im Oktober 1870 hier ein.

Eine wöchentliche Dampfverbindung zwischen Stolpmünde und Hamburg wird im März 1871 durch die Dampfer „Adele“ und „Helene“ aufgenommen.

Die Brücke über die Stolpe auf der Chaussee Stolpmünde—Rügenwalde stürzt im Februar 1871 ein.

Auch im Jahre 1873 werden wieder staatliche Gelder zur Verbesserung des Hafens bereitgestellt. Mit dem Betrage von 16500 Taler beläuft sich nun die für den Hafenausbau aufgewendete Summe auf 700 000 Taler.

Das rege Interesse, das Staat und Regierung dem Häfen entgegenbringen, erhellt am besten der wiederholte Besuch zwecks Besichtigung. So ist am 10. Oktober 1874 wieder der Handelsminister in Stolpmünde, um den Hafen und den Platz für den Bahnhof zu besichtigen.

Im Dezember 1874 ist dem Kaufmann Arnold Schluck in Stolpmünde das Exequatur als schwedisch-norwegischer Vicekonsul erteilt worden.

Für das Jahr 1875 werden 79 500 Mark für den Hafen angefordert.

Am 23. Juli 1875 besichtigt wieder der Regierungspräsident die Hafenanlagen. Bei dieser Gelegenheit wird der Raketensystem der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger vorgeführt.

Wiederholt und so auch wieder im Jahre 1877 ist die Verlegung des Hauptzollamtes von Stolpmünde nach Stolp im Interesse der Geschäftsleute erwogen worden. Seitens der Steuerbehörde wird dagegen der damit verbundene Kostenaufwand geltend gemacht. Auch bereitet die Beschaffung der Diensträume Schwierigkeiten.

Für das Jahr 1878 werden 30 200 Mark für die

dankt, wozu die flachsten Stellen im Hafen 8 Fuß, das Bassin 11 und die neue Einseglung sogar 15 Fuß Wassertiefe haben.

Am 20. Juli 1867 weilt der Kronprinz zur Hafenbesichtigung hier. Im August 1868 ist ein Taucher damit beschäftigt, die Hafengebäude unter der Wasseroberfläche auf ihre Beschaffenheit zu untersuchen.

Bei der Eröffnung der Schifffahrt im Jahre 1870 vermitteln zwei Dampfer („Die Erndte“ und „Viktor“) den Verkehr zwischen Stettin und Stolpmünde. Dieser ständige Verkehr wird im Mai unterbrochen. Der Dampfer „Viktor“ hat seine alte Tour nach Danzig wieder aufgenommen, und da dieser Reiseweg mehr Frachtgelder einbrachte, wählte ihn auch der Besitzer des Dampfers „Die Erndte“. Dieser fordert sogar bei der letzten Fahrt, als mehr Fracht vorliegt, höhere Transportgelder. Es regen sich deshalb Stimmen, die für die Beförderung der Güter mit der Bahn Propaganda machen, da sie sich nicht teurer stelle. Ferner wird angeregt, wieder Segelschiffe für die Beförderung der Frachten zwischen Stolpmünde und Stettin zu benutzen.

Während noch in den Jahren 1864—1867 hier alljährlich mehrere Schiffe gebaut werden, hat der Bau jetzt ganz aufgehört. Im Jahre 1870 ist das letzte in Stolpmünde gebaute Segelschiff vom Stapel gelaufen.

Im August 1870 wird hier eine Kompanie Infanterie zur Küstenbewachung stationiert.

Am 19. August abends und am 20. bis mittags 12 Uhr sind hier vier französische Kriegsschiffe in Sicht, die dann aber ostwärts abdampfen.

Gegen Abend des 25. August taucht dann das Gerücht auf, daß bei Schmolsin Franzosen — es sollen 600 Mann sein! — gelandet seien. Eine Stolper Husarenpatrouille von 30 Mann kehrt schon nach zwei Stunden zurück, ohne Franzosen gesehen zu haben. Es war zwar ein feindliches Kriegsschiff gesichtet worden, die zwischen diesem und dem Strand befindlichen Boote waren friedliche Fischerboote, die vom Fang heimkehrten.

Am gleichen Tage gegen 10 Uhr vormittags fährt ein französisches Kriegsschiff in zwei Meilen Entfernung an Stolpmünde vorbei.

In Stettin sind für die Hafengebäudeverwaltung Stolpmünde der Bugsierdampfer „Pfeil“ und sechs Baggerprähme gebaut worden. Die Prähme treffen im Schlepp der Bugsierschiffe „Tartar“ und „Greif“ im Oktober 1870 hier ein.

Eine wöchentliche Dampfverbindung zwischen Stolpmünde und Hamburg wird im März 1871 durch die Dampfer „Adele“ und „Helene“ aufgenommen.

Die Brücke über die Stolpe auf der Chaussee Stolpmünde—Rügenwalde stürzt im Februar 1871 ein.

Auch im Jahre 1873 werden wieder staatliche Gelder zur Verbesserung des Hafens bereitgestellt. Mit dem Betrage von 16500 Taler beläuft sich nun die für den Hafenausbau aufgewendete Summe auf 700 000 Taler.

Das rege Interesse, das Staat und Regierung dem Häfen entgegenbringen, erhellt am besten der wiederholte Besuch zwecks Besichtigung. So ist am 10. Oktober 1874 wieder der Handelsminister in Stolpmünde, um den Hafen und den Platz für den Bahnhof zu besichtigen.

Im Dezember 1874 ist dem Kaufmann Arnold Schluck in Stolpmünde das Exequatur als schwedisch-norwegischer Vicekonsul erteilt worden.

Für das Jahr 1875 werden 79 500 Mark für den Hafen angefordert.

Am 23. Juli 1875 besichtigt wieder der Regierungspräsident die Hafenanlagen. Bei dieser Gelegenheit wird der Raketensystem der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger vorgeführt.

Wiederholt und so auch wieder im Jahre 1877 ist die Verlegung des Hauptzollamtes von Stolpmünde nach Stolp im Interesse der Geschäftsleute erwogen worden. Seitens der Steuerbehörde wird dagegen der damit verbundene Kostenaufwand geltend gemacht. Auch bereitet die Beschaffung der Diensträume Schwierigkeiten.

Für das Jahr 1878 werden 30 200 Mark für die

dankt, wozu die flachsten Stellen im Hafen 8 Fuß, das Bassin 11 und die neue Einseglung sogar 15 Fuß Wassertiefe haben.

Am 20. Juli 1867 weilt der Kronprinz zur Hafenbesichtigung hier. Im August 1868 ist ein Taucher damit beschäftigt, die Hafengebäude unter der Wasseroberfläche auf ihre Beschaffenheit zu untersuchen.

Bei der Eröffnung der Schifffahrt im Jahre 1870 vermitteln zwei Dampfer („Die Erndte“ und „Viktor“) den Verkehr zwischen Stettin und Stolpmünde. Dieser ständige Verkehr wird im Mai unterbrochen. Der Dampfer „Viktor“ hat seine alte Tour nach Danzig wieder aufgenommen, und da dieser Reiseweg mehr Frachtgelder einbrachte, wählte ihn auch der Besitzer des Dampfers „Die Erndte“. Dieser fordert sogar bei der letzten Fahrt, als mehr Fracht vorliegt, höhere Transportgelder. Es regen sich deshalb Stimmen, die für die Beförderung der Güter mit der Bahn Propaganda machen, da sie sich nicht teurer stelle. Ferner wird angeregt, wieder Segelschiffe für die Beförderung der Frachten zwischen Stolpmünde und Stettin zu benutzen.

Während noch in den Jahren 1864—1867 hier alljährlich mehrere Schiffe gebaut werden, hat der Bau jetzt ganz aufgehört. Im Jahre 1870 ist das letzte in Stolpmünde gebaute Segelschiff vom Stapel gelaufen.

Im August 1870 wird hier eine Kompanie Infanterie zur Küstenbewachung stationiert.

Am 19. August abends und am 20. bis mittags 12 Uhr sind hier vier französische Kriegsschiffe in Sicht, die dann aber ostwärts abdampfen.

Gegen Abend des 25. August taucht dann das Gerücht auf, daß bei Schmolsin Franzosen — es sollen 600 Mann sein! — gelandet seien. Eine Stolper Husarenpatrouille von 30 Mann kehrt schon nach zwei Stunden zurück, ohne Franzosen gesehen zu haben. Es war zwar ein feindliches Kriegsschiff gesichtet worden, die zwischen diesem und dem Strand befindlichen Boote waren friedliche Fischerboote, die vom Fang heimkehrten.

Am gleichen Tage gegen 10 Uhr vormittags fährt ein französisches Kriegsschiff in zwei Meilen Entfernung an Stolpmünde vorbei.

In Stettin sind für die Hafengebäudeverwaltung Stolpmünde der Bugsierdampfer „Pfeil“ und sechs Baggerprähme gebaut worden. Die Prähme treffen im Schlepp der Bugsierschiffe „Tartar“ und „Greif“ im Oktober 1870 hier ein.

Eine wöchentliche Dampfverbindung zwischen Stolpmünde und Hamburg wird im März 1871 durch die Dampfer „Adele“ und „Helene“ aufgenommen.

Die Brücke über die Stolpe auf der Chaussee Stolpmünde—Rügenwalde stürzt im Februar 1871 ein.

Auch im Jahre 1873 werden wieder staatliche Gelder zur Verbesserung des Hafens bereitgestellt. Mit dem Betrage von 16500 Taler beläuft sich nun die für den Hafenausbau aufgewendete Summe auf 700 000 Taler.

Das rege Interesse, das Staat und Regierung dem Häfen entgegenbringen, erhellt am besten der wiederholte Besuch zwecks Besichtigung. So ist am 10. Oktober 1874 wieder der Handelsminister in Stolpmünde, um den Hafen und den Platz für den Bahnhof zu besichtigen.

Im Dezember 1874 ist dem Kaufmann Arnold Schluck in Stolpmünde das Exequatur als schwedisch-norwegischer Vicekonsul erteilt worden.

Für das Jahr 1875 werden 79 500 Mark für den Hafen angefordert.

Am 23. Juli 1875 besichtigt wieder der Regierungspräsident die Hafenanlagen. Bei dieser Gelegenheit wird der Raketensystem der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger vorgeführt.

Wiederholt und so auch wieder im Jahre 1877 ist die Verlegung des Hauptzollamtes von Stolpmünde nach Stolp im Interesse der Geschäftsleute erwogen worden. Seitens der Steuerbehörde wird dagegen der damit verbundene Kostenaufwand geltend gemacht. Auch bereitet die Beschaffung der Diensträume Schwierigkeiten.

Für das Jahr 1878 werden 30 200 Mark für die

Ausbaggerung des Vorhafenbassins und 18 400 Mark für die Ausbesserung des Winterhafens und Pflasterungsarbeiten am Hafen ausgeworfen.

Am 1. Oktober 1878 wird die Bahnlinie Stolp—Stolpmünde eröffnet. (Über diesen für die Entwicklung des Hafens- und Badeortes so bedeutsamen Bau berichten wir ausführlich in einem besonderen Abschnitt.) Der Wasserstand in der Hafeneinfahrt, der wieder einmal längere Zeit ungünstig war, hat sich infolge des vom 2. bis 3. Januar 1879 herrschenden Südwest- zu Nordwest-Sturmes bedeutend gebessert. Wenn die Tiefe vor der Hafeneinfahrt in letzter Zeit nur 6 1/2—8 Fuß betrug, so wird am 4. Januar 1879 eine solche von 15—18 Fuß gemessen. In der Zeit vom 23. Dezember 1878 bis 6. Januar 1879 laufen Schiffe hier nicht ein. Der Schiffsverkehr in unserm Hafen ist überhaupt im Abnehmen begriffen.

Im Jahre 1878 sind hier 247 Schiffe eingelaufen, außerdem 52 im Nothafen, der Wareneingang beträgt 11672200 kg. Ausgegangen sind 240 Fahrzeuge mit insgesamt 13180600 kg. Ausgeführt wurden hauptsächlich Weizen, Hafer, Kartoffeln, Holz und Spiritus. Der Schiffsverkehr ist 1878 zurückgegangen. Er betrug im Jahre 1875 schon 282 und 1877 sogar 349 Schiffe.

Zur Stolper Reederei gehörten im Jahre 1849 noch 25, 1853 (höchster Stand) 44 und 1877 nur noch 17 Schiffe.

In der Nacht zum 13. Juni 1878 2 1/2 Uhr brennen der Speicher und der Dachstuhl des Wohnhauses des Kaufmanns A. Schluck nieder.

Im April 1879 wird die Vereinigung der Handwerker zu einer Innung beabsichtigt. Die in der nächsten Umgegend wohnenden Handwerker sollen zum Anschluß aufgefordert werden.

Am 31. Oktober 1880 liegen zwei Dampfer und 19 Segler zu gleicher Zeit im Hafen. Einen so guten Schiffsverkehr hat auch der Monat April 1881 aufzuweisen, an einem Tag haben 20 Schiffe im Hafen angelegt. Die vom früheren Westmolenkopf im Wasser verbliebenen Pfähle gefährden die Schifffahrt und werden deshalb am 27. und 28. April 1881 durch Dynamit gesprengt.

Für 1882 sind 11 000 Mark für die Pflasterung des fiskalischen Koppelweges verfügbar.

Am 5. Februar 1882 vollzieht sich durch die Gründung der Stettin- Stolper Dampfschiffahrts- Gesellschaft ein für den Handelsverkehr wichtiges Ereignis für den Hafen. Das in Stolp ins Leben gerufene, für die Stolper Handelsbeziehungen bedeutungsvolle Unternehmen bezweckt die Herstellung einer regelmäßigen Frachtverbindung zwischen Stolpmünde und Stettin, die bisher unzureichend war. Das Unternehmen wird als Kommanditgesellschaft auf Aktien gegründet. Für die Linie ist zunächst ein Dampfer in Aussicht genommen, der 110000 Mark kosten soll. Das Schiff, der in Stettin neu erbaute Schraubendampfer „Stadt Stolp“ läuft am 2. November 1882 zum ersten Mal mit voller Ladung und reichem Flaggeschmuck hier ein.

Am 14. September 1882 läuft ein Torpedoboot der Marine den Hafen zur Kohlenaufnahme an. Das auf der Fahrt von Danzig nach Kiel befindliche Boot bietet einen eigentümlichen Anblick. Es hat eigentlich kein Vordeck, die Maschine steht offen. Über das Boot sind eiserne Bügel gespannt, über die zur Überdeckung starke Leinwand gezogen wird.

Im Jahre 1883 werden zur Verstärkung des Flügels der Ostmole 16 000 Mark zur Verfügung gestellt. Außerdem 15000 Mark für eine Regulierung des südlichen Abflusses am Winterhafen, um dadurch die notwendige Vermehrung der Lösch- und Ladeplätze zu schaffen.

Am 14. Juni 1883 vormittags 10 1/2 Uhr treffen der Oberpräsident Graf von Behr- Negendank, Stettin, und der Regierungspräsident Graf Clairon d'Haussonville, Köslin, mit dem Regierungsdampfer „Pfeil“ zur Besichtigung der Hafenanlagen ein und schon am 18. Juli weit wieder der letztgenannte hier, um den Winterhafen einer Besichtigung zu unterziehen.

Ein großer Sturm aus NO herrscht hier am 5. Dezember 1893. Er bewirkt einen hohen Wasserstand, wie er seit 1862 nicht zu verzeichnen ist. Der Stolpstrom ist weit über die

pogłębienie basenu portowego i 18400 marek za naprawy obiektów portu zimowego i dokonanie prac brukarskich w samym porcie.

1 października 1878 roku nastąpiło otwarcie linii kolejowej Słupsk- Ustka. (Szczegółowych informacji na ten temat udzielamy w oddzielnym rozdziale.) Stan wody w wejściu do portu, który przez dość długi czas był niekorzystny znacznie się poprawił w wyniku zmiany kierunku silnego wiatru na wiatr z południowego- zachodu i północnego- zachodu, sztorm ten utrzymywał się od 2 do 3 stycznia 1879 roku. W zasadzie głębokość wody w wejściu do portu utrzymywała się ostatnio na poziomie 6 1/2 - 8 stóp, to pomiar przeprowadzony 4 stycznia 1879 wynosił 15 - 18 stóp. W okresie od 23 grudnia 1878 do 6 stycznia statki nie wpływały do portu. Ruch żeglugowy w uestekim porcie w ogóle zamarł.

W 1878 roku wpłynęło tu 247 statków i do basenu ratunkowego 52 statki, odbiór towarów wyniósł 11672200 kg. Wypłynęły stąd 240 jednostki z towarem o wadzie 13180600 kg. Wywożono głównie pszenicę, owies, ziemniaki, drewno i spirytus. Ruch żeglugowy w 1878 roku uległ zmniejszeniu. Do portu w 1875 weszło już 282 a w 1877 nawet 349 statków.

Do firmy „Stolper Reederei” należą w 1849 r. jeszcze 25, w 1853 r. (najwięcej) 44 a w 1877 już tylko 17 statków.

W nocy z 13 czerwca 1878 roku o godzinie 2:30 spłonęły spichlerz i więźba dachowa domu mieszkalnego kupca A. Schluck'a.

W kwietniu 1879 roku nastąpiło zrzeszenie się rzemieślników. Rzemieślnicy mieszkający w najbliższej okolicy Ustki zostali poproszeni o wstąpienie również do tego zgromadzenia.

W dn. 31 października w porcie cumowały jednocześnie 2 parowce i 19 żaglowców. W kwietniu 1881 roku w porcie był również duży ruch żeglugowy, było bowiem zacumowanych jednocześnie 20 statków. Głazy pozostawione w wodzie pochodzące z główki zachodniej zagrażały żegludze i dlatego zostały one wysadzone w dniach 27 i 28 kwietnia 1881 r. przy pomocy dynamitu.

W 1882 roku została przewidziana kwota w wysokości 11000 marek na wybrukowanie drogi.

5 lutego 1882 roku odnotowano powstanie firmy spedycyjnej „Stettin- Stolper Dampfschiffahrts- Gesellschaft” co odbierano jako ważne wydarzenie dla handlu i portu. Firma ta została zarejestrowana w Słupsku a jej celem nadrzędnym jest ustanowienie regularnego połączenia do transportu morskiego towarów między Ustką a Szczecinem co jak do tej pory udawało się nie do końca sprawnie. Założona spółka to spółka komandytowa na akcjach. Dla tej linii transportowej jest jako pierwszy przewidziany parowiec, który powinien kosztować 110000 marek. Statek o nazwie „Stadt Stolp” był wybudowany w Szczecinie jako parowiec ze śrubą napędową, do portu w Ustce przybywa po raz pierwszy 2 listopada 1882 r. z pełnym ładunkiem i w gali banderowej.

14 września 1882 r. do portu przybywa łódź torpedowa Marynarki Wojennej na ładunek węgla. Łódź ta była w drodze z Gdańska do Kilonii a swoim szczególnym wyglądem zwracała powszechną uwagę. Nie miała pokładu dziobowego i zespół napędowy stał otworem. Nad łodzią były stalowe uchwyty, nad którymi była rozciągnięta osłona brezentowa.

W 1883 roku przeznaczono na wzmocnienie falochronu wschodniego mola 16000 marek. Ponadto scedowano 15000 marek na regulację odpływu południowego w porcie zimowym celem uzyskania większych powierzchni rozładunkowo-ładunkowych.

W dn. 14 czerwca 1883 r. przed południem o godz. 10:30 spotkali się w czasie wizytacji portu naczelny prezydent hrabia von Behr- Negendank, Szczecin i szef kancelarii okręgu hrabia Clairon d'Haussonville, Koszalin w czasie cumowania rządowego parowca „Pfeil”, celem wizytacji obiektów portowych, jeszcze raz był tu 18 czerwca hrabia Clairon d'Haussonville celem kontroli portu zimowego.

Duży sztorm z Pn.-Ws. miał miejsce tutaj w dn. 5 grudnia 1893 r. Powoduje on przybranie wody na poziomie nie notowanym od 1862 roku. Poziom wody w Słupi na tyle się

Ufer getreten und setzt alle Keller im Hafengelände unter Wasser. Die im Hafen liegenden Schiffe werden hin- und hergeschleudert und Fischerboote weit aufs Land geworfen.

Am 1. Oktober 1885 wird das hiesige Hauptzollamt in ein Nebenzollamt 1. Klasse, welchem der bisherige Hebezirk zugeteilt wird, umgewandelt und dem neu errichteten Hauptzollamt Stolp unterstellt.

Bezüglich der vom Hauptzollamt oder von einzelnen Mitgliedern dieselben ehrenamtlich wahrgenommenen Dienstgeschäfte treten auf Anordnung der Minister für Handel und Gewerbe, des Innern und der Finanzen unter anderem folgende Veränderungen ein. Die Handhabung der Hafenzollpolizei und die Geschäfte des Vorsitzenden der Musterungsbehörde zu Stolpmünde werden dem Amtsvorsteher F. D. Lewien übertragen, während Aufsicht und Disziplinalgewalt über Lotsenpersonal dem Hauptamt bzw. seinem Dirigenten verbleibt. Der zweite Hauptamtsdirigent wird die Geschäfte des Strandhauptmanns im bisherigen Umfang wahrnehmen.

Im Oktober 1885 ist die Hafeneinfahrt wieder stark versandet. Dies ist auf die zu kurzen Molen zurückzuführen.

Der Bau eines Lagerhauses der Stolper Spiritus- Lagerhaus-Gesellschaft wird im Frühjahr 1886 beschlossen. Im Herbst ist der Bau fast vollendet. Das aus Stein und Eisen hergestellte Gebäude ist 38 m lang, 19 m tief und 14 m hoch. Es enthält sechs große Bassins von je 38400 l Fassungsvermögen, so daß 230400 l Spiritus gelagert werden können. Der Grunderwerb und der Bau erfordern eine Summe von 120000 Mark. Am 7. Dezember 1888 wird der Bau eines zweiten Lagerhauses mit einem Fassungsvermögen von 2000000 l beschlossen.

Der Geheime Oberbaurat Hagen besichtigt am 11. September 1887 und am 3. Juni 1888 mit dem Regierungsbaurat Benoit und dem Hafenaufsicht den Hafen.

Zu Beginn des Jahres 1888 behindert ein starker Eisgang die Schifffahrt bis in das Frühjahr und unterbindet sie lange Zeit. Der in diesem Jahr einen vollen Monat später einsetzende Verkehr im Hafen ist dann sehr rege. Die Getreideausfuhr übertrifft die der letzten Jahre bedeutend. Die einst so stolze Küstenkauffahrteiflotte ist fast gänzlich verschwunden. Die noch vorhandenen 4—5 Schiffe sind alt und für Reparaturen oder gar Neubauten reicht der spärliche Verdienst nicht aus.

Im Oktober 1888 ist die Hafeneinfahrt wieder stark versandet, so daß eine starke Brandung entsteht. Später zerreißen Stürme diese Sandbänke, die letzten Reste räumt der Bagger „Simson“ im Dezember fort, so daß vor der Hafeneinfahrt eine Wassertiefe von 12 1/2 Fuß (anstatt 7—8 Fuß) wieder vorhanden ist.

Im Jahre 1887 hat die Korporation der Stolper Kaufmannschaft eine Eingabe an den Regierungspräsidenten wegen der unzulänglichen Hafentiefe gerichtet. Am 17. März 1887 geht hierauf der Bescheid ein, daß die Vertiefung durch Baggerarbeiten sofort in Angriff genommen werden soll. Die Korporation weist später darauf hin, daß die Baggertätigkeit einen endgültigen Wandel nicht geschaffen habe. 1887 seien im Binnenhafen durch den Regierungsbagger „Simson“, der mit einem Kostenaufwand von 100 000 Mark für Stolpmünde erbaut wurde, 35 000 und 1888 sogar 50 000 cbm Sand ausgebagert worden, im Seegatt dagegen nur 13 000 bzw. 7000 cbm. Die Versandung des Seegatts sei so stark geworden, daß Schiffe von geringem Tiefgang schon nur mit Gefahr einlaufen konnten. Es werden dann einzelne Fälle über die schwierige Einfahrt von Schiffen aufgeführt. Die Fahrzeuge könnten nicht mehr volle Ladung nehmen und die Reedereien wollen Rügenwalde anlaufen lassen. Regierung und Handelsministerium werden telegraphisch und schriftlich unterrichtet.

Die Regierung antwortet am 8. Dezember 1888, daß andere künstliche Mittel als Baggerung nicht zur Verfügung standen.

Darauf weist die Kaufmannschaft nach, daß die Dampfverbindung mit Stolpmünde unterbrochen ist. Dieser trostlose Zustand würde auch im Frühjahr 1889 noch anhalten. Stolpmünde hätte sich so empor geschwungen, daß die beiden Nachbarhäfen Kolberg und Rügenwalde bei weitem nicht den hiesigen Verkehr erreichten, obwohl die Hafenerhältnisse in

podniósł, że zostały zalane piwnice budynków znajdujących się koło portu. Statki stojące w porcie były groźnie szarpane na cumach a łodzie rybackie zostały wyrzucone daleko w łód.

W dn. 1. października Główny Urząd Celny przekształcony został na Urząd Celny 1. Klasy, do którego przyporządkowano dawniej obowiązujący obszar i był ten urząd przyporządkowany Głównemu Urzędowi Celnemu w Słupsku.

W odniesieniu do tych samych określonych obowiązków wykonywanych przez Główny Urząd Celny lub przez podległe mu placówki zachodzą określone ustawą zmiany między innymi na polecenie ministrów handlu i rzemiosła, spraw wewnętrznych i finansów. Obsługa portu przez portową policję i działalność Urzędu Inspekcyjnego w Uście powierzono szefowi Urzędu F.D. Lewien'owi, podczas gdy nadzór i uprawnienia dyscyplinarne nad personelem pilotażowym pozostają w głównym biurze Urzędu Celnego lub sam nadzór i uprawnienia są cedowane na zawiadującego. Drugi główny zawiadujący będzie prowadził działalność kapitana portu w dotychczasowym zakresie.

W październiku 1885 roku wejście do portu znów zostało zapiaszczone. Przyczyna leży w zbyt krótkich molach.

Wiosną 1886 roku podjęto decyzję o budowie magazynu należącego do „Stolper Spiritus- Lagerhaus- Gesellschaft”. Jesienią budowa ta jest prawie ukończona. Kamienno- stalowy zbiornik ma 38 m długości, 19 m głębokości i 14 m wysokości. Zawiera sześć dużych basenów o pojemności 38400 l każdy i dzięki temu można przechowywać 230400 l spirytusu. Nabycie i zabudowa gruntów kosztowały 120000 marek. W dniu 7 grudnia 1888 roku podjęto decyzję o budowie drugiego magazynu o pojemności 2000000 l spirytusu.

Geheime Oberbaurat Hagen odwiedziła port 11 września 1887 r. i 3 czerwca 1888 r. z Regierungsbaurat reprezentowaną przez Benoit'a oraz przez portowego inspektora budowlanego.

Z początkiem roku 1888 na wejściu do portu występuje bardzo silne oblodzenie drogi żeglujowej i trwa aż do wiosny. To miesięczne opóźnienie w rozpoczęciu żeglugi powoduje później duży tłok w porcie. Eksport zbóż jest znacznie wyższy niż w ostatnich latach. Niedydziejsza wielka flota, z której było się dumnym obecnie prawie zupełnie zanikła. Pozostało w eksploatacji 4- 5 starych statków, skąpe zarobki są zbyt niskie aby je naprawiać, a co dopiero myśleć o nowych statkach.

W październiku 1888 roku znów wejście do portu zostało zablokowane tym razem przez tworzącą się tam kipieli. Później powstaje zapiaszczenie na skutek szalejących sztormów, wejście do portu zostaje przywrócone dzięki pracy w grudniu pogłębiarki „Simson”, po pracy pogłębiarki jest głębokość 12 1/2 stopy (zamiast wymaganych 7 – 8 stóp).

W 1887 roku korporacja słupskich kupców wystąpiła z petycją do szefa kancelarii okręgu o spowodowanie podjęcia prac gwarantujących wymaganą głębokość wody w porcie. W dn. 17 marca przyszła odpowiedź, że pogłębianie zostanie natychmiast podjęte jak to tylko będzie możliwe. Korporacja zwróciła uwagę na niewystarczającą głębokość w porcie mimo podjętych prac pogłębiających port. W 1887 r. było 35000 m³ a w 1888 r. nawet 50000 m³ w środkowych partiach portu rządowa koparka „Simson” (która została zbudowana dla Ustki kosztem 100000 marek) wydobyla piasku z dna, w wejściu do portu było tylko wydobyte 13000 m³ względnie nawet tylko 7000 m³. Przesyłanie towarów drogą morską stało się koniecznością, trzeba podjąć ryzyko nawet wtedy, gdy statki mają małą głębokość. Następnie podano indywidualne przypadki wypływania statków przy małej głębokości. Jednostki nie mogły być obciążane pełnym ładunkiem i armatorzy chcą uruchomić port w Darłowie. Rząd i ministerstwo handlu były informowane pisemnie o zaistniałych kłopotach spowodowanych.

Rząd odpowiedział na petycję wyjaśnieniem, że żadne inne środki jak pogłębianie dna nie jest obecnie dostępne.

Zrzeczenie kupieckie oświadcza na to, że połączenie realizowane dotąd przez parowiec zostaje przerwane. Ten ponury stan rzeczy utrzymywał się do wiosny 1889 roku. Sprawy ustkie poszybowały w górę, bo dwa sąsiednie porty Kołobrzeg i Darłowo nie miały korzystnej sytuacji do realizacji transportu w ruchu lokalnym, jakkolwiek obiekty portowe w

den beiden Häfen als günstig zu bezeichnen seien.

Als der Stolpmünder Hafen Mitte der sechziger Jahre ausgebaut wurde, hätte die Wassertiefe vor den Molen 25—27 Fuß betragen, während jetzt nach 20 Jahren nur noch eine solche von 7 Fuß vorhanden sei. Nur der Ausbau der Ostmole könne dauernde Hilfe schaffen.

An maßgebender Stelle denkt man nicht daran, auf den Bau einzugehen, nachdem für den Hafen nahezu 3 000 000 Mark aufgewendet worden sind.

Die im Oktober und November 1888 durch Versandung bedingte Stilllegung des Hafens ist im Januar 1889 behoben. Trotz Versandung und späteren Beginns des Hafenverkehrs um einen Monat hat der Schiffsverkehr weiterhin bedeutend zugenommen.

1889 hemmt dann wieder eine plötzliche Versandung der Hafeneinfahrt und des Seegatts den jetzt regen Schiffsverkehr. So müssen die gleichzeitig vor dem Hafen eintreffenden Dampfer „Stadt Stolp“ und „Arthur“ von Stettin mit Stückgütern und der Dampfer „Pommerania“ mit Getreide aus Libau des flachen Wassers wegen und des Seegangs halber notgedrungen den Hafen Rügenwalde aufsuchen. Den Reedern erwächst dadurch ein Schaden von ungefähr 2000 Mark, abgesehen von den durch die Ableichterung in Rügenwalde und die höhere Bahnfracht entstehenden Verlusten, wozu noch die Standgelder für rund 40 zur Empfangnahme der Güter in Stolpmünde bestellte Waggons kommen. Die stete Baggerung bei gutem Wetter kann die immer wiederkehrende Versandung nicht beseitigen. Es wird deshalb von der Stolper und Stolpmünder Kaufmannschaft der Ausbau des Hafens gefordert, da sonst Handel und Schifffahrt ganz in Verfall geraten.

Von 1888 noch in Stolpmünde beheimateten vier Seglern ist einer in den Herbststürmen verloren gegangen, während ein zweiter durch Verkauf in dänischen Besitz übergeht. Die Segler werden durch die Dampfer immer mehr verdrängt.

Am 15. August 1890 zieht das Kaisergeschwader auf der Fahrt: nach Reval an unserm Hafen vorbei. Ein Torpedoboot S. 32 läuft am 14. den Hafen an, um eingegangene Depeschen für den Kaiser abzuholen. Unter der Einwohnerschaft von Stolp und Stolpmünde wird der Wunsch laut, den Kaiser auf hoher See begrüßen zu dürfen. Auf ihren Antrag werden von der Regierung der Regierungsdampfer „Pfeil“ und von dem Konsul Koepke der Frachtdampfer „Askania“ zur Verfügung gestellt. Der letztere fährt mit 500 Passagieren unter den Klängen der an Bord befindlichen Kurkapelle Otto Voß aus Bütow gegen vier Uhr nachmittags in See. Um 16 Uhr kommen zwei Rauchfahnen in Sicht, auf die das Torpedoboot S. 32 zusteuert. Bald tauchen die „Hohenzollern“ und ein Kreuzer auf. Die Passagiere können dem auf der Brücke der „Hohenzollern“ mit dem Prinzen Heinrich stehenden Kaiser zujubeln.

Im Jahre 1890 sind nur noch vier Segler in Stolp bzw. Stolpmünde beheimatet, der Rest der einst so stattlichen Flotte von Küstenfahrzeugen.

Für den einheimischen Schoner „Gustav“ wird im Verkaufstermin nur ein Gebot von 700 Mark abgegeben, ein Beweis, wie selbst bei den Seeleuten das Vertrauen zu den Segelschiffen gesunken ist. Während noch im Jahre 1889 von den ein- und ausgehenden Gütern 75 v. H. durch Dampfer und 25 v. H. durch Segler befördert wurden, ist in den Jahren 1890 und 1891 der Anteil der Dampfer auf 80 v. H. gestiegen und der der Segler auf 20 v. H. gesunken.

Am 12. Juli 1891 ist wieder der Geheimrat Benoit zur Untersuchung der Tiefenverhältnisse im Hafen und in der Einfahrt und zur Besichtigung der im Bau begriffenen Hafentreppungen hier anwesend. Diese Besichtigungsreise muß wohl nicht den erwarteten Erfolg gehabt haben, denn eine Woche später, am 19. Juli, trifft er mit dem Geheimen Oberbaurat Hagen und Bauinspektor Anderson hier nochmals zur Inspizierung ein.

Der Schiffsverkehr ist stark zurückgegangen, es kommt vor, daß an manchen Tagen überhaupt kein Schiff im Hafen liegt. Der Grund liegt nicht allein in den zur Zeit schlechten Frachtverhältnissen, sondern mehr darin, daß das Dampfschiff den Segler mehr und mehr verdrängt. Jetzt gehören zu Stolp und

tych obu portach są tak samo korzystne.

Kiedy port w Ustce został rozbudowany w połowie lat 60-tych to głębokość wody przed molami wynosiła 25-27 stóp, podczas gdy głębokość wody teraz w tym samym miejscu wynosi 7 stóp. Tylko przebudowa wschodniego mola może obecnie przynieść poprawę.

To strategiczne miejsce do przebudowy i trzeba podjąć te prace, trzeba też pamiętać o wydatkowaniu do tej pory na port 3000000 marek.

Nastąpiło zamknięcie portu do żeglugi w październiku i w listopadzie wznowienie żeglugi nastąpiło w styczniu 1889 r. Pomimo zapiaszczenia toru wodnego i późniejszego otwarcia żeglugi o jeden miesiąc ruch żeglugowy uległ znacznemu wzrostowi.

W 1889 roku był niespodziewany wzrost zapiaszczenia w wejściu do portu i przyczyniło się to do wstrzymania żeglugi. Tak więc muszą zostać odesłane do portu w Darłowie statki, które tu jednocześnie przybywają jak parowiec „Stadt Stolp“ i „Arthur“ ze Szczecina obydwaj z towarami oraz parowiec „Pommerania“ ze zbożem z Libau, powodem takiego postępowania jest zbyt płytka woda i duża fala. Armatorzy ponieśli szkody w wysokości 2000 marek, koszty te wynikają z niższych opłat w Darłowie i wyższych opłat za transport kolejowy z Darłowa, należy jeszcze dodać koszty poniesione za postój 40 wagonów, które zostały zamówione do odbioru towarów mających być dostarczonych do Ustki. Ciągłe pogłębianie przy dobrej pogodzie nie jest w stanie wyeliminować zapiaszczeń. Z tego powodu słupszczanie a głównie słupscy kupcy wzywają głośno o podjęciu rozbudowy portu bo inaczej handel i żegluga popadną w ruinę.

Jeszcze w 1888 roku Ustka posiadała cztery żaglowce, jeden zatonął w czasie jesiennych sztormów, a drugi został przeniesiony na własność duńską. Żaglowce były coraz bardziej wypierane przez flotę parowców.

W dn. 15 sierpnia eskadra cesarska mijając nasz port w Ustce kierując się na Reval. Łódź torpedowa S. 32 przybywa 14 do portu w Ustce aby odebrać przychodzące tu depesze przeznaczone dla cesarza. Wśród mieszkańców Słupska i Ustki była duża część mieszkańców chcących powitać cesarza już na pełnym morzu. Na ich to prośbę został oddany do ich dyspozycji ze strony rządu państwowy parowiec „Pfeil“ a konsul Koepke oddał do dyspozycji parowiec frachtowy „Askania“. Ten ostatni statek płynie z 500 pasażerami oraz z orkiestrą „Kurkapelle Otto Voß“ z Bytowa, spotkali na morzu eskadrę około godziny 16:00. O godz. 16 pojawiły się dwie smugi dymu do których zmierza łódź torpedowa S. 32. Wkrótce ukazał się „Hohenzollern“ i jeden krążownik. Przybyli z Ustki pasażerowie wiwatowali na cześć cesarza stojącego na mostku z księciem Heinrich'em. Tylko cztery żaglowce jeszcze w 1890 roku znajdowało się w rękach armatorów Słupska i Ustki, było to mizerna pozostałość statków po niegdyś wspaniałej flocie towarowych jednostek przybrzeżnych.

Za lokalny szkuner „Gustav“ proponowano w ofercie cenę kupna wynoszącą ledwie 700 marek, jest to dowodem na to jak mocno spadło w oczach ludzi morza zaufanie obdarzane towarowym żaglowcom. Jeszcze w 1889 r. 75 % towarów przychodzących i wychodzących było przewożonych parowcami a 25% towarów przewożyły żaglowce, w 1890 i 1891 udział parowców wzrósł do 80% a liczba procentowego udziału przewożonych towarów przez żaglowce spadła do 20%.

Dnia 12 lipca 1891 r. zebrało się ponownie tajne zgromadzenie „Geheimrat Benoit“ celem zbadania głębokości w porcie i w wejściu do portu, sprawdzano również zaawansowanie napraw obiektów portowych. Ta „wycieczka krajoznawcza“ nie spełniła należytego wykonania zadań, bo w tydzień później, 19 lipca przybywa tu ten sam zespół ludzi w poszerzonym składzie tzn. z tajnym nadzorcą Hagen'em i inspektorem budowlanym Anderson'em.

Ruch żeglugowy gwałtownie zamarł do tego stopnia, że w ciągu kilku dni nie cumował w porcie żaden statek. Powodem tym razem nie było złego stanu wody w porcie czy złej obsługi w ruchu towarowym, ale wyższa sprawność transportu jaką niosły sobą parowce. Wówczas Słupsk i Ustka dysponowały

Stolpmünde nur noch zwei Segler, von denen einer auch schon alt ist.

Am 29. August 1891 erhält der Hafen wieder Besichtigungsbesuch durch den Regierungspräsidenten Graf Clairon d'Haussonville.

Im November 1892 ist auf der Düne am Fuß der Ostmole anstelle der früheren Lotsenwachtbude ein Lotsenwachthaus erbaut worden.

Vom 11. Januar bis zum 15. März 1893 ist der Hafen durch See-Eis völlig gesperrt.

Der inzwischen neu ernannte Regierungspräsident Freiherr von der Reck trifft in Begleitung des Regierungsbaurats Anderson zur Besichtigung der Hafenanlagen am 24. August 1893 hier ein. Auch am 7. bzw. 22. August 1894 wird der Hafen besichtigt. Zuerst ist es eine Kommission, bestehend aus dem Geheimrat Dresel, Regierungs- und Baurat Anderson und Bauinspektor Lauenroth, das zweite Mal der schon früher genannte Regierungspräsident.

Im Jahre 1894 ist der Hafenverkehr auch wieder reger. Es wird besonders viel Tannenrundholz für die Papierfabrikation eingeführt.

Am 17. April 1895 sind Vice- Admiral Knorr und Küstenbezirksinspektor, Kapitän zur See z. D. Herbig, zur Inspektion hier.

Auch im Winter 1894—95 wird die Schifffahrt durch Eis 2 Monate unterbrochen.

Mehrere Mitglieder der Königlichen Regierung und der Stolper Kaufmannschaft halten hier am 15. März 1895 Besprechungen über den Bau von Gleisanlagen an der Westseite des Hafens ab. Die Gemeinde hat den in ihrem Besitz befindlichen Grund und Boden für diese wichtige Anlage bereits unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Einzelne Besitzer wollen aber das nötige Terrain nicht abtreten, so daß der Bau noch nicht gesichert ist.

1875 ist die Wassertiefe in der Einfahrt gegen das Vorjahr bedeutend geringer geworden. Nur eine schmale Fahrrinne von ca. 12 Fuß führt in den Hafen. Die Tiefe vor demselben beträgt ca. 9 Fuß bei Mittelwasser. Zwei im Mai 1895 eingetroffene Dampfer mit ungefähr 13 Fuß Tiefgang müssen deshalb längere Zeit vor dem Hafen liegen bleiben und ihre Ladung in Fischerboote löschen. Hierdurch geht natürlich viel Zeit und Geld verloren. Ein Bagger aus Königsberg soll nun Abhilfe schaffen.

In diesen Zusammenhang steht dann wohl auch die Besichtigungsreise des Geheimen Baurats Wellmann in Begleitung des Regierungs- und Baurats Biedermann und Bauinspektors Lauenroth und von mehreren anderen hohen Herren vom Baufach am 21. Mai 1895. Die Folge dieser Besichtigung ist wohl die Entsendung des Saugbaggers „Nogat“ von Pillau am 15. Juni 1895 nach hier, der im Verein mit dem Eimerbagger „Simson“ seine Tätigkeit sofort aufnimmt.

Die ständigen Eingaben der Korporation der Kaufmannschaft in Stolp wegen Verlängerung der Molen scheinen im Jahre 1896 Gehör zu finden. Am 2. Mai treffen deshalb die Geheimen Oberbauräte Kummer und Dresel und mehrere Bauräte hier ein. Es soll außerhalb der alten Mole eine neue gebaut werden. Die alten Molenköpfe sollen abgetragen und die neue Hafeneinfahrt etwa 5 m breiter werden. Die Wassertiefe in der Hafeneinfahrt beträgt zur Zeit 14 Fuß.

Am 3. August 1887 läuft das Torpedoboot S. 28 in Stolpmünde ein, um die hier eingegangene Post dem vorbeifahrenden kaiserlichen Geschwader zuzubringen. Die „Hohenzollern“ mit dem Kaiser und der Kaiserin passieren am 5. August Stolpmünde. Die 250—300 Passagiere, die mit dem Dampfer „Stolp“ in See fahren, können beide Majestäten ganz nahe sehen.

Die Einfuhr von Kaufmannsgütern hat etwas nachgelassen, dagegen ist die von Kunstdünger, Tannenrundholz, Kreide, Porzellanerde, Fels- und Kalksteinen nicht unbedeutend gestiegen, während sich die Einfuhr von Kohlen ungefähr auf gleicher Höhe wie im Vorjahr gehalten hat. Die Ausfuhr an Spiritus beträgt 5000000 Liter.

Die Baggerung wird jetzt in verstärktem Maße betrieben.

tylko dwoma żaglowcami, z których jeden był już bardzo starą jednostką.

W dn. 29 sierpnia 1891 ponownie został wizytowany ustecki port przez samego szefa kancelarii okręgu hrabiego d'Haussonville.

W listopadzie 1892 r. na wydmie u podnóża wschodniego mola zamiast budki pilotażowej zbudowano niewielki budynek o mający tę samą funkcję- obserwacyjny dla pilota.

Od 11 stycznia do 15 marca 1893 roku port był zablokowany przez zamarznąjącą krę.

Nowo mianowany szef kancelarii okręgu Freiherr von der Reck wizytuje port 24 sierpnia 1893 roku w towarzyszącym mu radą budowlaną z samym inspektorem budowlanym Anderson'em. Port jest również wizytowany 7 oraz 22 sierpnia 1894 roku. Najpierw była wizytacja, w skład wchodziłi członkowie tajnej komisji rządowej, Dresel, rządowy inspektor budowlany Anderson i inspektor budowlany Lauenroth, w drugiej partii był szef kancelarii okręgu.

W 1894 roku w porcie był ponownie ożywiony ruch. Głównie było transportowane drewno jodłowe w balach służące do produkcji papieru.

W dn. 17 kwietnia 1895 roku kontrolę przeprowadzali wiceadmirał Knorr i okręgowy inspektor wybrzeża kapitan żegluga wielkiej D. Herbig.

Również zimą na przełomie roku 1894- 95 żegluga została przerwana przez lód.

Kilku członków rządu królewskiego i słupskiego zrzeszenia kupców odbywają tu 15 marca 1895 r. służbowe spotkanie w sprawie budowy torów kolejowych po zachodniej stronie usteckiego portu. Gmina przekazała bezpłatnie już grunt na budowę tego tak ważnego obiektu portowego, chodzi o grunt, który był w jej posiadaniu. Jakkolwiek poszczególni indywidualni właściciele terenu w obecnej chwili nie chcą pozbyć się gruntów.

W 1875 roku głębokość wody na wejściu znacznie się zmniejszyła. Do portu prowadził tylko wąski kanał, który posiadał 12 stóp głębokości. Głębokość poza tym torem wynosi około 9 stóp. W maju 1895 roku przybyły tu dwa parowce, które miały zanurzenie wynoszące 13 stóp, musiały zatem pozostać na redzie przez jakiś czas i tam też były one rozładowywane pośrednio do łodzi rybackich. Taki przeładunek kosztuje marnotrawstwo czasu i pieniędzy. Przybyła pogłębiarka z Królewca miała zarządzić sytuację.

W tym kontekście była realizowana w dn. 21 maja 1895r. również wizyta tajnej komisji budowlanej, Wellmann w towarzystwie tajnej komisji rządowej, Biedermann i inspektora budowlanego Lauenroth'a oraz było jeszcze kilku wysokich specjalistów budowlanych. Konsekwencją tej wizyty jest prawdopodobnie delegowanie do pracy od dn. 15 czerwca 1895r. pogłębiarki ssawnej „Nogat” z Pillau i towarzyszącej jej pogłębiarki kubelkowej „Simson”.

Ciągłe występowanie o przedłużenie mól słupskich kupców ze swojego zrzeszenia znajduje wreszcie zrozumienie w 1896 r., w kołach decyzyjnych. W związku z tym odbyło się spotkanie w dn. 2 maja Geheimen Oberbauräte: Kummer i Dresel oraz fachowcy z innych rad budowlanych. Postanowiono wybudować nowe mola. Stare główki były usunięte a nowe wejście do portu było o 5 m szersze od starego wejścia. Głębokość wejścia do portu będzie od tego czasu miała 14 stóp.

Łódź torpedowa S. 28 wchodzi do portu w Ustce aby przyjąć i przekazać przechodzącej eskadrze cesarskiej otrzymaną tu pocztę a przeznaczoną dla cesarza. Jednostka „Hohenzollern” z cesarzem i cesarżową przepływała 5 sierpnia na wysokości Ustki. 250- 300 pasażerów znajdujących się na parowcu „Stolp” mogło na morzu z bardzo biska zobaczyć oba majestaty.

Przywóz towarów handlowych nieco spadł, również nie wzrósł znacząco import nawozów sztucznych, kłód jodły, kredy, glinki kaolinowej, skał i wapienia, natomiast przywóz węgla kształtował się mniej więcej na takim samym poziomie jak w ubiegłym roku. Eksport spirytusu kształtował się na poziomie 5000000 litrów.

Pogłębianie było wówczas intensywnie przeprowadzane.

Am 2. Juni 1897 trifft hier der Saugbagger „Husum“ ein. Er trägt etwa 180 cbm, ist in 1 1/2 Stunden beladen und dampft dann in See, wo er durch Öffnen der Bodenklappen den ausgebagerten Sand fallen läßt. Am Arbeitstag kann er vier Fahrten machen, so daß er rund 700 cbm täglich baggern und fortschaffen kann.

Inzwischen haben die Besitzer den Grund und Boden am Hafen abgegeben, so daß der Schienenweg an der Westseite des Hafens gelegt werden konnte. Im Februar 1898 wird das neue Hafengeleise an der Westseite landespolizeilich abgenommen. Der Antrag der Kaufmannschaft, für das Geleise einen beweglichen Hebekran einzurichten, wird abgelehnt.

Im März 1898 wird der Vorsitzende der Stolper Korporation der Kaufmannschaft, Mühlenbesitzer B. Kauffmann, beim Minister der öffentlichen Arbeiten, Thielen, wegen Ausbaues der Molen zur Verhinderung der dauernden Versandung des Seegatts vorstellig. Der Minister erkennt die für den Schiffsverkehr bestehenden Schwierigkeiten an und stellt Abänderung nach Eingang eines Berichts des Vorsteheramts der Kaufmannschaft in Aussicht. Anfang April wird dieser Bericht eingereicht und Mitte April bereits ergeht der Bescheid, daß der Minister eine Verbesserung der Hafeneinfahrt durch Umbau der Molenköpfe sowie der Molenstrecken beabsichtigt. Die Ausarbeitung eines geeigneten Projektes sei bereits veranlaßt worden.

Die Eingabe der Kaufmannschaft ist vom Oberpräsidenten, Staatsminister von Puttkamer, warm befürwortet und vom Staatssekretär des Reichsmarin- Amtes, Staatsminister Tirpitz, tatkräftig unterstützt worden. Tirpitz weist besonders darauf hin, daß auch für die kaiserliche Marine eine Wassertiefe von 15 Fuß in Stolpmünde notwendig sei, damit der Hafen kleineren Fahrzeugen der Marine Schutz bieten, kann und eine Ergänzung der Ausrüstung ermöglicht wird. Außerdem stellt er es vom strategischen Standpunkt als wünschenswert hin, daß der Hafen auszubauen sei, damit er im Kriege kleineren Marine-Fahrzeugen als Stützpunkt dienen kann.

Eine Besichtigungskommission, bestehend u. a. aus dem Regierungspräsidenten von Tepper- Laski, Oberregierungsrat von Tirpitz, Regierungs- und Baurat Wilhelm, Hafenaufsicht Dohrmann, trifft am 5. September 1898 mit dem neu erbauten Regierungsdampfer „Exzellenz Baensch“ aus Kolberg hier ein und besichtigt am nächsten Tag die Hafenanlagen, Baggervorrichtungen usw. Dieser Besuch wird mit dem Ausbau der Molen in Zusammenhang zu bringen sein. Diese Annahme ist um so wahrscheinlicher, als vom Bagger „Husum“ vor der Mündung Bohrungen vorgenommen werden, wohl um den Baugrund zu prüfen.

In dem Abgeordnetenhaus im Januar 1899 vorgelegten Etat werden für den Neubau der Molen eine erste Rate von 400 000 Mark und für den Bau einer Ufermauer vor dem Spirituslagerhaus 69 000 Mark gefordert.

Am 8. Februar 1899 findet in dem Stadtverordnetenversammlungssaal in Stolp eine gemeinsame Beratung zwischen Vertretern der Königlichen Regierung, der Stadt und des Landkreises Stolp, der Kaufmannschaft, der Landwirtschaftskammer für Pommern und des ökonomischen Vereins Stolp- Schlawe- Rummelsburg statt. Der Staatsregierung wird nach Fertigstellung der neuen Bauten und Stationierung eines neuen Baggers in Stolpmünde eine Erhöhung der Hafengebühren um 337 v. H. zugestanden.

Die Mittel für die Hafengebühren werden Anfang März 1899 vom Abgeordnetenhaus widerspruchslos bewilligt. Dieser Beschluß bildet den Wendepunkt für den Aufstieg von Handel und Wandel im Hafen Stolpmünde.

Die Hafenvhältnisse haben sich aber auch immer mehr zugespitzt. Der für Baggerungen ausgeworfene Betrag ist in der Regel in den Monaten April bis Oktober oder November aufgebraucht. Von da ab kann für die Sicherheit des Hafens — selbst bei günstiger Witterung — nichts mehr geschehen. Seit Anfang 1899 ist die Einfahrt bis auf 3,80 m versandet.

Hiermit sind die Reeder noch zufrieden. Der Innenhafen, wo ohne Rücksicht auf das Wetter jederzeit gebaggert werden könnte, ist völlig versandet, so daß hier Dampfer auf Grund

W dn. 2 czerwca przybyła tu pogłębiarka ssąca „Husum“. Pogłębiarka pracując przez 1 1/2 godz. może zabrać 180 m³ piasku z pogłębiania następnie wypływa w morze, posiada odchylny części dna, które zwalniają ładunek. Przez dzień roboczy koparka wykonuje cztery rozładowania zassanego piasku co daje 700 m³ dziennego wywiezienia ładunku.

W tym czasie właściciele działek zrezygnowali ze swojego terenu i można było przystąpić do położenia torów kolejowych po zachodniej stronie portu. W lutym 1898 ten port po swojej zachodniej stronie został objęty ochroną policyjną. Złożony wniosek zrzeszenia kupców o zamontowanie ruchomego dźwigu na torowisku zostaje odrzucony.

W marcu 1898 roku prezes słupskiego zrzeszenia kupców, który jednocześnie był właścicielem młyna, B. Kauffmann wystąpił do Ministra Robót Publicznych, Thiela, o przedłużenie moli w usteckim porcie aby zapobiec ciągłemu zasypywaniu piaskiem wejścia portowego. Minister przyznał zaistnienia trudności w prowadzeniu żeglugi występującej w usteckim porcie i po otrzymaniu raportu z centrali zrzeszenia kupców zajął się tą sprawą. Sprawozdanie w tej sprawie zostało przedłożone na początku kwietnia, a już w połowie kwietnia ukazała się decyzja o zamiarze poprawienia wejścia do portu poprzez przebudowę główek na obu molach. Przygotowanie zmian projektowych zostało podjęte z chwilą publikacji decyzji o przebudowie.

Wniosek kupieckiego zrzeszenia został ciepło przyjęty przez prezesa, szefa kancelarii okręgu von Puttkamer'a i był aktywnie wspierany przez biuro sekretarza stanu a konkretnie przez ministra stanu Tirpitz'a. Tirpitz zwraca uwagę na zapewnienie ciągłej głębokości w porcie w Ustce wynoszącej 15 stóp, taka głębokość służy też cesarskiej marynarce wojennej, port zapewnia ochronę mniejszych jednostek morskich i umożliwia im uzupełnienie sprzętu. Ponadto, ze strategicznego punktu widzenia, uważa, że pożądane jest, aby port został rozbudowany, tak aby mógł służyć jako baza dla mniejszych jednostek morskich również w czasie wojny.

Komisja wizytacyjna, w skład której m.in. wchodził szef kancelarii okręgu von Tepper- Laski, główny radca rządowy Tirpitz, radca rządowy i budownictwa, Wilhelm, Inspektor budowy Portu, Dohrmann, komisja zebrała się 5 września 1898r. na nowo wybudowanym parowcu rządowym „Excellenz Baensch“ z Kołobrzegu, następnego dnia wizytowała obiekty portowe, pogłębiarki itp. Ta wizyta była przeprowadzona głównie w związku z przeglądem nadbudowy obu moli. Taka ocena wizytacji była poparta też określoną pracą pogłębiarki w czasie inspekcji, bo w samym wejściu do portu pracowała pogłębiarka „Husum“, tak jakby było to sprawdzaniem gruntu.

W budżecie przedstawionym w izbie parlamentarnej w styczniu 1899 r. wymieniono pierwszą ratę za przebudowę moli w wysokości 400000 marek i za budowę ściany amortyzacyjnej magazynu spirytusu kwotę na 69000 marek.

W dn. 8 lutego 1899 roku w słupskim ratuszu miało miejsce spotkanie o charakterze ekonomicznym przedstawicieli następujących instytucji: rządu królewskiego, miasta Słupska i Starostwa w Słupsku, zrzeszenia kupców, Izby Rolniczej na Pomorze i członków związków ekonomistów ze Słupska, Sławna i powiatu Rummelsburg. Przedstawiciel rządowy poinformował, że na skutek podjęcia rozbudowy i stacjonowania nowej pogłębiarki w Ustce została podniesiona opłata portowa o 337%.

W marcu 1899r. Izba Deputowanych zatwierdziła wysokość poniesionych wydatków na obiekty portowe. Ta decyzja stanowi punkt zwrotny dla wzrostu handlu i jest akceptacją zmian jakie zaszły w usteckim porcie.

Jednakże warunki jakie są narzucane przez sam port są coraz bardziej dotkliwe. Kwota asygnowana na pogłębianie jest zwykle wykorzystywana w miesiącach od kwietnia do października lub listopada. W miesiącach zimowych nie można przeprowadzać prac portowych nawet w sprzyjającej pogodzie. Na początku 1899 r. wejście do portu miało głębokość 3,80 m.

Armatorzy są z takiej głębokości zadowoleni. Port wewnętrzny, w którym pogłębianie może być realizowane niezależnie od panującej złej pogody był zapiaszczony i

geraten.

Im Jahre 1899 beginnt nun endlich der notwendige Ausbau des Hafens. Die Arbeiten sind im Mai 1900 schon ein gut Stück vorwärts gekommen. Per 100 m Länge Vorbau der Ostmole ist bis auf den Oberbau ziemlich fertiggestellt. Der eiserne Unterkopf der Mole, der ungefähr 2500 Zentner wiegt, wird im Hafen gezimmert und dann herausgeschleppt. An Ort und Stelle wird er mit ca. 3000 Stück Kieszementsäcken ausgefüllt und versenkt werden. 50 Zementbetonblöcke, die je rund 3—400 Zentner wiegen, werden als Wellenbrecher an der Mole hinabgelassen. Um das Unterspülen der Blöcke zu verhindern, werden darunter Strauchballen versenkt.

Durch den Ausbau des Hafens herrscht ein Arbeitermangel.

Der auf den Oderwerken in Grabow a. O. 1899 erbaute Spiritustankdampfer „Karlsruhe“, der erste seiner Art überhaupt, läuft des öfteren Stolpmünde an, um Spiritus für die Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- und Preßhefenfabrikation, vormals C. Sinner in Grünwinkel (Baden) zu laden. Der Dampfer mit einer Gesamttragfähigkeit von 960 Tonnen ist 52,8 m lang, 8,7 m breit, hat einen Tiefgang von 3,00 m und faßt ca. 430000 Liter.

Im Juli 1900 wird der Kaufmann Reinhold Schaldach in Stolpmünde zum Kgl. dänischen Vizekonsul bestellt, nachdem das Vizekonsulat von Stolp nach hier verlegt worden ist.

Die zuständigen Ministerien erwägen im August 1900 wegen der Aufwendungen für die Verbesserung des Hafens eine Umgestaltung des geltenden Hafens-Abgabtarifs, um die staatlichen Einnahmen aus dem Hafensbereich zu steigern. Aus diesem Grunde findet am 16. August 1900 im Kaufmanns-Wallhaus eine Besprechung statt, an der Vertreter der beteiligten Ministerien und Behörden, der Landwirtschaftskammer für die Provinz Pommern, der Handelskammer für den Regierungsbezirk Köslin und der Korporation der Stolper Kaufmannschaft teilnehmen.

Der große Dampfbagger aus Swinemünde, der Ende September 1900 hier eintrifft, kehrt nach kurzer Zeit unverrichteter Sache in seinen Heimathafen zurück, da der Unterbau der Westmole des unbeständigen (Wetters wegen bis zum Frühjahr 1901 zurückgestellt werden muß.

Die am 1. Januar 1890 gegründete Reederei C. E. Geiss erwirbt im Februar 1901 den Schraubendampfer „Pommerania“.

Vom 1. April 1901 ab geht die Hafengeld-Erhebung von der Zollbehörde auf die Hafensverwaltung über. Die Geschäftsführung liegt dem Hafenschreiber ob.

Am 28. Juli 1901 ist der Senkkasten für den Molenkopf an Ort und Stelle gebracht und durch eine Bake, bestehend aus einem Bakenstiel und einer auf die Spitze gestellten roten Pyramide, bezeichnet.

Der Hafen ist im Winter 1901/02 nicht versandet. Die beiden Bagger nehmen im Frühjahr 1902 sofort ihre Tätigkeit wieder auf.

Im März 1902 ist der Oberbau der Mole fertiggestellt. Auf den Molenköpfen werden zwei große Laternen, rot und grün leuchtend, auf ca. 3 Meter hohen Eisenständern errichtet.

Die Handelskammer für den Regierungsbezirk Köslin beantragt im Mai 1902 bei der Regierung in Köslin die Beseitigung des alten Westmolenkopfes, da er den einlaufenden Schiffen gefährlich wird.

Für den hiesigen Hafen ist auf den Oderwerken in Stettin ein Saugbagger erbaut worden, der den Namen „Stolpmünde“ erhält. Nachdem er in Kolberg ungefähr 7—8 Wochen gebaggert hat, trifft er am 30. September 1902 hier ein. Er ist bedeutend größer als der Bagger „Husum“ und hat nur ein Saugrohr. „Husum“ hat zwei Saugrohre und 150 cbm Rauminhalt. Der Bagger „Stolpmünde“ dagegen 500 cbm. Er ist einer der größten seiner Art an der ganzen preußischen Ostseeküste. Seine Stundenleistung beträgt 5—600 cbm. Der Bagger ist ein Doppelschraubenschiff mit einer Fahrmaschine von 350 PS, seine beiden Baggermaschinen haben je 246 PS. Er kann bis zu 10 m baggern. „Stolpmünde“ stellt auch in Kolberg und Rügenwaldermünde die nötigen Wassertiefen in und vor der Hafeneinfahrt her. Schon am 1. Oktober 1902 nimmt er seine Baggertätigkeit in seinem Heimathafen auf.

parowce mogły wejść na mieliznę.

W roku 1899 rozpoczyna się wreszcie niezbędna rozbudowa portu. Prace na obiektach portowych ruszyły na dobre w maju 1900 roku. Na całej długości wschodniego mola została wykonana jego nadbudowa. Rzeźbioną podstawę główki mola ważącą 2500 centnarów rzeźbiono w porcie a następnie holowano do miejsca posadowienia. Tam też podstawa została wypełniona 3000 worków z betonem, następnie zatopiona w swoim miejscu. 50 betonowych bloków betonowych każdy o wadze 3- 400 centnarów były posadowione jako składniki tworzące wał odbojowy. Aby zapobiec podmywaniu były wykonane drejny faszynowe.

Ze względu na rozbudowę portu było brak pracowników.

Zbudowany w „Oderwerken” w Grabow w 1899 roku zbiornikowiec do przewozu spirytusu „Karlsruhe” jako pierwszy w swoim rodzaju statek, transportował z Ustki spirytusu dla Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- und Preßhefenfabrikation, dawniej C. Sinner in Grünwinkel (Baden). Był to parowiec o całkowitej nośności 960 ton, długości 52,8 m, szerokości 8,7 m, z zanurzeniem 3,00 m i zabierającym jednorazowo 430000 litrów spirytusu.

W lipcu 1900 kupiec Reinhold Schaldach został mianowany duńskim wicekonsulem w Ustce i pełnił swoją funkcję również po przeniesieniu konsulatu do Słupska.

W sierpniu 1900 r. odpowiednie ministerstwa rozwały kwestię podwyższenia opłaty portowej czego celem było zwiększenie dochodów z ówczesnej pracy portu ze względu na ponoszone wzmożone wydatki na przebudowę i konserwację wszystkich obiektów portowych. Z tego powodu odbyło się spotkanie w Kaufmanns-Wallhaus, na którym byli przedstawiciele: ministerstw i innych władz państwowych, Izby Rolniczej województwa pomorskiego, Izby handlowej powiatu koszalińskiego i członków korporacji słupskiego zrzeszenia handlowego.

Duża pogłębiarka parowa ze Świnoujścia, przybywa tu pod koniec września 1900 roku, powraca jednak do macierzystego portu nie wypełniając kontraktu ponieważ podbudowa zachodniego mola okazała się niestabilna (prace ze względu na pogodę musiały zostać przełożone na 1901 r.).

Firma spedycyjna C. E. Geiss, założona 1 stycznia 1890r. przejmuje parowiec „Pommerania” w lutym 1901 roku.

Od 1 kwietnia 1901r. nastąpiła zmiana w pobieraniu opłat i tak czynność ta z Urzędu celnego przechodzi do kapitanatu. Decyzje co do opłat należą do urzędnika kapitanatu.

28 lipca 1901 roku kesony pod główki portu były posadowione na swoje miejsca, oznaczone przez stawy, asam wierzchołek główki wyznaczała zamontowana tam czerwona piramida.

Port zimą 1901/02 nie został zapiaszczony. Dwie pogłębiarki natomiast rozpoczęły swoją normalną pracę na wiosnę 1902 r.

W marcu 1902 r. prace na molach są ukończone. Na główkach portowych były zainstalowane latarnie, czerwona i zielona, były ustawione na słupach żelaznych o wysokości 3 m.

Izba Handlowa zwróciła się do urzędu koszalińskiego w maju 1902 roku o usunięcie zachodniej główki mola motywując to wystąpienie niebezpiecznym dla statków obecnym rozwiązaniem konstrukcyjnym.

Dla lokalnego portu była zbudowana w zakładach Oderwerken w Szczecinie pogłębiarka ssąca, która otrzymała nazwę „Stolpmünde”. Po pracy w Kołobrzegu przez okres 7- 8 tygodni pogłębiarka przybyła do Ustki w dn. 30 września 1902r. Ta pogłębiarka jest większa niż pogłębiarka „Husum” a miała jedną rurę ssącą. „Husum” miała dwie rury ssące i skrzynię o pojemności 150 m³. „Stolpmünde” miała 500 m³. Była to jedna z największych tego typu pogłębiarek na całym pruskim wybrzeżu Morza Bałtyckiego. Jej wydajność to 5-600 m³/godz. Pogłębiarka jest jednostką dwusrubową z silnikiem głównym o mocy 350 KM, jej oba silniki pom. są o mocy 246 KM każdy. Może ona ssąć do głębokości wynoszącej 10 m. Pogłębiarka „Stolpmünde” pogłębia również ujścia rzek w portach Kołobrzegu i Darłowie. Już od 1 października 1902 r. rozpoczęła ona prace pogłębiania w porcie macierzystym.

Im Oktober 1902 ist die Ostmole im großen und ganzen fertiggestellt. Das rote Licht vom Lotsenturm wird im Dezember 1902 in ein weißes Blinklicht umgeändert.

Am 10. März 1903 läuft in Stettin der für die Reederei C. E. Geiss erbaute Dampfer „Fritz“ vom Stapel. Der Dampfer mit einer Ladekraft von 357 to und ca. 250 Registertonnen, wird mit dem Dampfer „Pommerania“ den Verkehr zwischen Stettin und den verschiedenen Ostseehäfen versehen.

Einen seltenen Anblick bietet der Hafen am 17. Juli 1903 den Besuchern, des Ortes, als 14 Segler, zwei Lustyachten und ein Dampfer hintereinander auslaufen.

Der Regierungspräsident Graf von Schwerin besichtigt am 18. August 1903 die neuen Molen und läßt sich den Raketenapparat vorführen. Ein Festtag großen Ausmaßes findet am 24. September 1903 hier statt. Anlässlich der Schlusssteinlegung für den Molenbau veranstaltet die Korporation der Stolper Kaufmannschaft eine große Feier. Erschienen sind Se. Exzellenz Unterstaatssekretär Wirklicher Geheimer Rat Schultz als Vertreter des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Geheimer Regierungsrat und vortragender Rat im Handelsministerium von Bartsch, Geh. Oberregierungsrat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Bredow, Geh. Baurat im gleichen Ministerium Gerhardt, Oberpräsident Frhr. von Maltzahn- Gültz in Stettin, Regierungspräsident Graf von Schwerin, Oberregierungsrat und Königl. Kammerherr Dr. Frhr. von Lützow- Stettin, Regierungs- und Baurat Wilhelms- Köslin, Hafenbauinspektor Baurat Hoeck- Kolberg, Regierungs- und Baurat Bernhard- Stolp, Landrät von Schmeling- Stolp, Erster Bürgermeister Matthes- Selpe, Landtagsabgeordnete Kammerherr von "Bandemer- Selesen, Postdirektor Weber- Stolp, Regierungs- baumeister Lange"- Kölbergermünde, Wasserbauinspektor Länge- Stolpmünde u. a.

Der Stolper und Stolpmünder Bahnhof, der Hafen und die Molen in Stolpmünde sind festlich mit Fahnen und Grün geschmückt. Auch die im Hafen liegenden Handelsschiffe, sowie die Regierungsdampfer „Exzellenz Baensch“ und „Pfeil“ haben vollen Flagenschmuck angelegt.

Die mit dem Zug um 10.35 Uhr vormittags von Stolp abfahrenden Festteilnehmer werden bei ihrer Ankunft vor dem Kurhaus Stolpmünde vom Trompeterkorps des Blücherhusarenregiments Stolp mit schmetternden Fanfaren begrüßt. Bei einem Frühstück begrüßt der Vorsteher der Korporation, Kauffmann, die Gäste und heißt sie am Strande der Ostsee herzlich willkommen.

Unterstaatssekretär Schultz übermittelt die Grüße und Glückwünsche des zu seinem Leidwesen durch anderweitige Dienstgeschäfte verhinderten Ministers der öffentlichen Arbeiten. Er führt aus, die Königl. Staatsregierung hoffe, daß durch die neue Gestaltung des Hafens die Molen widerstandsfähiger gemacht worden sind, daß die vom Küstenstrom mitgeführten Sandmassen mächtiger und besser wie bisher zurückgehalten und an dem Hafen vorbeigeführt werden, und daß die Hafeneinfahrt durch die Bagger stets offen ist. Die Regierung hoffe weiter, durch die Hafengebauten zum Segen und Nutz und Frommen von Handel, Industrie, Schiffahrt und Landwirtschaft beigetragen zu haben. Sie spreche die Hoffnung aus, daß der Stolpmünder Hafen je länger je mehr für immer durch zahlreichere Fahrzeuge mit einem größeren Tiefgang und größerer Tragfähigkeit werde besucht werden. Es möge dem Hafen gelingen, in den friedlichen Wettbewerben die Konkurrenz mit den Seehandelsplätzen des In- und Auslandes aufzunehmen. Sie hofft aber auch, daß niemals ein feindliches Schiff den Weg zum Stolpmünder Hafen finden möge. Seine Rede klingt in einem Hoch auf den Kaiser aus.

W paźdznierniku wschodnie molo było prawie całe wykonane. Czerwone światło na wieży pilotażowej zmieniono w grudniu 1902 r. na białe na białe migające światło.

10 marca 1903 roku w Szczecinie wypuszczono parowiec „Fritz” zbudowany dla firmy żeglugowej C. E. Geiss. Ten parowiec o ładowności 357 ton i wyporności 250 ton rejestrowych o nazwie „Pommerania” był przygotowany do kursowania między Szczecinem a różnymi portami bałtyckimi.

Rzadko spotykane zgromadzenie floty oferuje do obejrzenia port w dn. 17 lipca 1903; było tu 14 żaglowców, dwa jachty rekreacyjne i parowiec.

W dniu 18 sierpnia 1903 r. szef kancelarii okręgu hrabia von Schwerin odwiedza port wizytując głównie mola i wyrzutnię rakiet. 24 września 1903 r. w porcie ma miejsce hucznie obchodzone święto. Z okazji układania ostatniej zamykającej warstwy kamieni na molach korporacja słupskiego zrzeszenia kupieckiego organizowała wielką uroczystość. W uroczystości udział wzięli: Jego Eksceleńcja Potsekreতারz Stanu Rat Schultz jako przedstawiciel Ministerstwa Robót Publicznych, przedstawiciel Tajnej Rady Rządowej w Ministerstwie Handlu von Bartsch, przedstawiciel Głównej Rady Rządowej w Ministerstwie Robót Publicznych Bredow, przeds. Rady Budowlanej w tym samym ministerstwie Gerhardt, prezydent Frhr. von Maltzahn- Gültz ze Szczecina, prezes rządowy hrabia von Schwerin, Główna Rada Okręgu szef królewskiej kancelarii Dr. Frhr. von Lützow ze Szczecina, Okręgowa Rada Budowlana Wilhelms z Koszalina, naczelny portowy inspektor budowlany- Kołobrzeg, Okręgowa Rada Budowlana Bernhard- Słupsk, naczelny burmistrz miasta Matthes- Słupsk, Członek Izby Deputowanych Bandemer- Selesen, dyrektor poczty Weber- Słupsk, rządowy budowniczy Lange- Kölbergermünde, inspektor konstrukcji wodnych Länge- Ustka, i inn.

Dworce kolejowe w Słupsku i w Ustce, port i mola portowe w Ustce były uroczystie ozdobione różnymi flagami i zielenią. Statki handlowe akurat stojące w porcie i parowce rządowe „Exzellenz Baensch” oraz „Pfeil” były udekorowane pełną galą banderową.

Uczestnicy, którzy jechali ze Słupska pociągiem odjeżdżającym o godz. 10:35 rano byli witani w ustce wiwatującymi fanfarami orkiestry dętej korpusu słupskiej husarii następnie orkiestra ta uczestniczyła we wszystkich ceremoniach. Przy śniadaniu pozdrawia gości szef zrzeszenia, Kauffman, goście zostali też uroczystie powitani z pozdrowieniami, na plaży bałtyckiej.

Podsekreতার Schultz przekazał pozdrowienia i gratulacje od ministra robót publicznych, któremu praca nie pozwoliła na przybycie tutaj i wzięcie udziału w tych wspianych uroczystościach. Wypowiadając się w imieniu królewskiego rządu państwowego, żywił nadzieję, że ten obecnie zrealizowany projekt sprawi, że mola będą należycie odporne na działania fal, a zapiaszczenie portu zostanie wstrzymane przez odpowiednie baseny portowe a zapiaszczenia od strony morza będą usuwane przez systematyczną i wydajną pracę pogłębiarek. Wyrzcił zdanie, że rząd ma nadzieję poprzez zapewnienie poprawnej konstrukcji i należytego wykonania portu przyczynić się do opłacalności handlu, przemysłu, żeglugi i rolnictwa. Powiedział też, że większy port i o większej głębokości wody daje nadzieję na odwiedzanie go przez jednostki o większej ładowności i o posiadaniu przez nie większego zanurzenia. Mówił też, że ma nadzieję na to żeby port sprostał zadaniom jakie niesie pokojowa konkurencja tak krajowa jak i zagraniczna. Wyrzcił też taką nadzieję, że żaden statek wroga nie znajdzie się na drodze wiodącej do portu w Ustce. Jego przemówienie zakończyło się owacją na cześć cesarza.

Nach dem Frühstück fahren die Festteilnehmer mit den vom Regierungspräsidenten zur Verfügung gestellten Regierungsdampfern „Exzellenz Baensch“ und „Pfeil“ in den Außenhafen und zur Ostmole. Hier haben die beim Bau beteiligten Arbeiter, die Kriegsveteranen und die Beamten der Lotsenstation Aufstellung genommen. Unterstaatssekretär Schultz und Oberpräsident Frhr. von Maltzahn-Gültz begrüßen sie. Der Oberpräsident entdeckt unter den Arbeitern einen ehemaligen Regimentskameraden, den er durch Händedruck besonders herzlich begrüßt.

In der Mitte des Ostmolenkopfes liegt der Schlußstein mit der Inschrift „Erbaut 1899—1903“. Der vom Trompeterkorps gespielte Choral „Nun danket alle Gott“ leitet die Feier ein. Wasserbauinspektor Hagen hält dann folgende Ansprache:

Eure Exzellenzen! Hochgeehrte Versammlung!

Als die Königliche Staatsregierung sich Mitte der 00er Jahre des vorigen Jahrhunderts entschloß, die Hafeneinfahrt des Stolpmünder Hafens den Versandungen, denen sie durch das Vorrücken des westlichen Strandes in stets bedrohlicherem Maße ausgesetzt war, zu entziehen, und ein Vorhafenbecken zu erbauen, dessen Einfahrtöffnung bis zur Wassertiefe von etwa 5 m hinausgeschoben wurde, ging sie dabei von der Erwartung aus, daß dadurch für längere Zeit eine Einfahrttiefe von wenigstens 13 Fuß oder 3,8 m als für das Bedürfnis der damaligen Schifffahrt ausreichend werde erhalten werden können. Diese Hoffnung wurde durch die Erfahrungen der nächstfolgenden Dezennien nicht bestätigt.

Nach Verlauf von noch nicht 30 Jahren war die Einfahrttiefe von 3,8 m zeitweise nicht einmal in einer schmalen Fahrinne vorhanden. Den Versandungen der Hafeneinfahrt, Folgeerscheinungen des vorrückenden Weststrandes, und der durch Wellen und Küstenstrom herbeigeführten Sand- und Kiesmassen, wurde durch die Verschiebung der Molen vorübergelend Einhalt geboten. Teilweise Sperrungen der Hafeneinfahrt konnten trotz unausgesetzter eifriger Baggertätigkeit nicht vermieden werden. So wurden beispielsweise im Jahre 1900 nach Einstellung der Baggerung, durch die Im Seegatt allein 10000 cbm und im Vorhafen 17000 cbm Boden beseitigt wurden, in nur 8 Tagen vor der Hafeneinfahrt Verflachungen unter 3 m erzeugt. Und Im Frühjahr 1895 war die Einfahrttiefe soweit verflacht, daß sie im wesentlichen nur 2,5 bis 3,5 m betrug. Zwar wurden bis 7. September durch den Hopperpumpen-Bagger „Nogat“ aus Pillau bald wieder Tiefen von 5—6 m hergestellt, allein westliche Stürme am 20. September und am 12. Oktober führten wieder solche Untiefen herbei, daß die Einfahrt größeren Schiffen wieder völlig verschlossen war und sie gezwungen waren, in den Nachbarhäfen ihre Ladung zu löschen. In den Jahren 1897 und 1898 steigerten sich die Schwierigkeiten der Einfahrt. Dampfer „Adler“ mußte 10 Tage im Hafen liegen, ehe es gelang, ihn herauszubringen. Dampfer „Pommerania“ mußte 10 Tage im Schütze der Halbinsel Hela liegen, ehe es gelang ihn hereinzubringen. Dampfer „Apollo“ schlug trotz seines Tiefganges von nur 3,75 m auf der Barre quer und wurde nur wie durch ein Wunder gerettet. Dampfer „Stadt Leer“ konnte die Entlöschung der für Stolpmünde bestimmten Ladung englischer Kohlen überhaupt nicht ausführen, sondern mußte diese zum Teil in Neufahrwasser, zum Teil in Rügenwaldermünde löschen. Im Februar 1808 konnten Schiffe mit mehr als 2,5 m Tiefgang den Hafen überhaupt nicht anlaufen. Und im Winter 1897/98 mußten mehrfach fiskalische Prähme und Dampfer zur Verfügung gestellt werden, um ausgehende Schiffe auf der Reede vollzuladen oder über die Barre zu schleppen. Diese Notlage, von der ich nur die krassesten Fälle skizziert habe, die den rührigen Handelsgeist der Stolper Kaufmannschaft und ein entwicklungsfähiges Hinterland in einer gesunden Entfaltung schwer beeinträchtigten und den Huf des Stolpmünder Hafens bei allen Reedern und Schiffskapitänen in Mißkredit bringen mußte, hat naturgemäß zu wiederholten Eingaben und Petitionen des Vorsteheramts der Stolper Kaufmannschaft an die zuständigen Herren Minister geführt. So wurde zuletzt unter dem 24. März 1898 dringend und unter ausführlichem Nachweis der durch die Plötzlichkeit der Versandungen

Po śniadaniu uczestnicy uroczystości popłynęli na krótki rejs na rządowych parowcach „Exzellenz Baensch“ i „Pfeil“ przysłanych tu przez szefa kancelarii okręgu, koniec rejsu nastąpił przy wschodnim molu. Uprzywilejowane miejsca były zarezerwowane dla budowniczych portu, weteranów wojennych i pracowników stacji pilotów. Pozdrowił ich szczególnie podsekretarz Schulz i prezydent Frhr. Von Maltzahn- Gültz. Główny prezydent znajduje wśród robotników byłego towarzysza z pułku, którego przywitał niezwykle ciepło uściskiem dłoni.

W środku wschodniej główki jest wmurowany kamień z napisem „Erbaut 1899- 1903“. Obchody rozpoczęły się odegraniem chorału „Nun danken alle Gott“ przez orkiestrę dętą. Następnie zabiera głos inspektor inżynierii wodnej:

Wasza Ekscelencjo! Szanowni Zebrani!

W połowie ubiegłego wieku rząd królewski był już w przededniu do podjęcia decyzji o zamknięciu portu w ujściu Słupi i tym samym z odcieciem Ustki od wymiany handlowej. Port był coraz bardziej zagrożony przyrostem ładu na plaży zachodniej, postanowiono wówczas zbudować basen pozwalający przesunąć wejście do portu na wodę o głębokości 5m, pozwalało to na uzyskanie przez jakiś czas w wejściu do portu głębokości 13 stóp lub 3,8 m i była to głębokość spełniająca potrzeby ówczesnych statków, a więc nie uwzględniająca zmian we flocie handlowej, która miała miejsce z upływem czasu. Te nadzieje na bobrze funkcjonujący port nie spełniły się.

Po niecałych 30 latach głębokość na drodze wejścia o 3.8m była niezwykle trudna do utrzymania i była ona zachowana w wąskim kanale. Zapiaszczenia wejścia do portu piaskiem z rzeki, zapiaszczenia z powodu przesuwającej się linii zachodniego brzegu oraz nanoszenie masy piasku i żwiru przez fale i prąd przybrzeżny zostały zatrzymane rozbudową a więc przemieszczeniem główek mól. Częściowego zamknięcia portu nie dawało się uniknąć mimo prowadzonej intensywnej pracy pogłębiarek w miejscach newralgicznych. Na ten przykład w 1900 roku po pogłębianiu portu w samym wejściu do portu usunięto 10000 m³ piasku a w porcie 17000 m³ gleby, uzyskana głębokość wypłycała się do głębokości 3 m zaledwie po upływie 8 dni od chwili intensywnej pracy pogłębiarek. Natomiast wiosną 1895 roku zapiaszczenie wejścia do portu wzrosło do tego stopnia, że głębokość wynosiła 2,5 do 3,5 m. Chociaż do 7 września koparka z ssawną pompą i z pomieszczeniem na urobek „Nogat“ z Pillau po krótkim czasie uzyskała 5-6 m głębokości to zachodnie burze z 20 września i 12 października spowodowały powstanie dużych mielizn i to takich, że wejście do portu dużych statków zostało zamknięte a przywieziony ładunek musiał być rozładowany w innych portach. W latach 1897 i 1898 były trudności z wejściem do portu. Parowiec „Adler“ musiał czekać 10 dni w porcie zanim mógł stąd dalej wypłynąć. Parowiec „Pommerania“ udający się z misją na Półwysep Helski pozostawał unieruchomiony także przez 10 dni zanim wypłynął. Parowiec „Apollo“ pomimo swojego niewielkiego zanurzenia wynoszącego 3,75 m wpłynął na mieliznę i został cudem wyratowany. Parowiec „Stadt Leer“ nie mógł w ogóle rozładować przywiezionego angielskiego węgla przywożonego do Ustki, musiał go w jednej części rozładować w Neufahrwasser i w drugiej części w Rügenwaldermünde. W lutym 1808 roku statki o zanurzeniu większym niż 2,5 m w ogóle nie mogły wejść do portu. Również w zimie 1897/98 wielokrotnie przychodzące barki i parowce musiały być specjalnie obsłużone, przybywające statki były przeladowywane na redzie lub holowane i przeciągane przez ławę piaskową. Ta ciągnąca się sytuacja kryzysowa, z której naszkicowałem jedynie najbardziej rażące przypadki i które znacznie osłabiają słupskiego ducha handlowego, kupcy słupscy dążą przeciwieństwo do bezkolidyjnej pracy i pragną naturalnego rozwoju w pracy portu w Ustce, tak też zgodnie armatorzy, kapitanowie statków i słupscy kupcy poprzez swoje zrzeczenie słupskich kupców występowało ze zgłaszaniem poszczególnych wniosków do odpowiednich ministrów. W związku z nagłym wzrostem piętrzących się skarg opisujących niebezpieczeństwo, które groziło statkom odwiedzającym port w Ustce w dniu 24 marca

geratenen Werte die Anordnung derjenigen Maßnahmen erbeten, die für den Ausbau des Stolpmünder Hafens unumgänglich notwendig seien.

Inzwischen hatte die königliche Staatsregierung die Entwicklung der Verhältnisse mit wachsamem Auge verfolgt. In dem von den Kommissaren des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten aufgenommenen Bereisungsprotokoll vom 3. Mai 1898 wurde die Aufstellung eines allgemeinen Entwurfes über den weiteren Ausbau der Molen und ihre Vorlagen an den Herrn Minister angeordnet. Der Kaufmannschaft wurde durch Erlaß vom 13. April 1898 mitgeteilt, daß die Verbesserung der Hafeneinfahrt durch den Umbau der Molenköpfe und der angrenzenden Molenstrecken ins Auge gefaßt sei. Die Geldmittel für die Bauausführung wurden in dem Etat der Bauverwaltung für das Etatsjahr 1899 bewilligt. Unverzüglich wurde der Bau ins Werk gesetzt. In schlanker Linienführung wurden beide Hafendämme soweit vorgeschoben, als es für die nrschädliche Vorbeileitung der sandführenden Küstenströmung nach Lage der örtlichen Verhältnisse möglich war. Die Ostmole wurde um 127 m, die Westmole um 142,5 m verlängert. Die Einfahrtsöffnung wurde hierbei auf 41,5 m erweitert. Die Kosten dieser Bauausführung einschließlich der Abbrucharbeiten betragen 930 000 Mark, so daß ein Meter der fertigen Mole 3 444 Mark kostete.

In der Überzeugung, daß die Verlängerung der Molen allein die sichere Gewähr für die dauernde Erhaltung der erstrebten Einfahrttiefen von 5 m nicht zu bieten vermag, wurde in den Bautwurf als wesentlicher Bestandteil die Erbauung eines neuen Baggers aufgenommen, der auch bei unruhigen Wellen vor der Hafenmündung arbeiten und bei anhaltenden Nord- und Nordweststürmen eintretende Versandung rasch beseitigen kann. Dieser moderne, selbst ladende Saugbagger, ein seetüchtiges Fahrzeug von 56 m Länge mit 3—4000 cbm täglicher Baggerleistung wurde für 330 000 Mark beschafft. Er trägt den Namen „Stolpmünde“.

Ohne auf technische Einzelheiten des Molenbaues einzugehen, darf ich es mir nicht versagen, auf die Fundierung der Molenköpfe hinzuweisen, die den stärksten Seeangriffen ausgesetzt, die Hauptschwierigkeit eines Molenbaues ausmachen und deren Lösung hier in mustergültiger Weise gelungen ist. Jeder der beiden Molenköpfe ruht auf einem einzigen eisernen Kasten von 15 m Länge, 10 m Breite und 9 m Höhe, dessen Elsen-gewicht 57000 kg beträgt. Dieser Sandkasten, ohne Boden, wurde auf zwei eiserne Schwimmkörper gestützt, zur Verwendungsstelle geschleppt, daselbst auf den Grund gesetzt und mit Beton ausgefüllt. Auf ihm erhebt sich der gemauerte Überbau, auf dem wir stehen. Über der Bauausführung schwebte im ganzen ein glücklicher Stern. Zwar manche Sturmnacht zerstörte die mühevollen Wochenarbeit, ein schwerer Sturm schlug im August 1899 sieben Joche des Baugerüsts fort, doch konnte das Werk, dank dem einmütigen Zusammenwirken aller Beteiligten, programmäßig zu Ende geführt werden. Es waren an Arbeitern beschäftigt im Durchschnitt der fünf Baujahre 161, als Höchstziffer 218. 26 Unfälle auf der Baustelle waren zu beklagen, darunter eine schwere Verletzung und ein Unfall mit tödlichem Ausgang. Dieser betraf den Arbeiter Hermann Lemke, der am 25. September 1899 von der Mole herabstürzte und in den Fluten den Tod fand.

Meine Herren! Wir schicken uns an, das Werk zu weihen. Zu Urkund dessen ist in dem Oberbau des Ostmolenkopfes, auf dem wir stehen, eine Schlußstein-Urkunde versenkt, deren Inhalt ich die Ehre habe, zu verlesen:

„Unter der gesegneten Regierung Se. Majestät Wilhelms II., Deutschen Kaisers und Königs von Preußen, ist in den Jahren 1899—1903 das Vorbecken des Hafens zu Stolpmünde zur Verbesserung seiner Einfahrt durch Verschiebung beider Molen um 40 m verlängert worden. Durch diesen Bau ist eine Vertiefung der Fahrinne auf 5 m erreicht. Die hierfür aufgewendeten Kosten haben 900 000 Mark betragen. Der Entwurf ist in der Abteilung für das Bauwesen im Königlichen Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin festgestellt.

Zur Zeit der Bauausführung stand an der Spitze der

1898 r. zostało ogłoszone, że środki niezbędne na przebudowę portu w Ustce zostały na ten cel zgromadzone i można przystępować do samej przebudowy.

Cały czas urzędnicy państwowego rządu królewskiego obserwowali rozwój sytuacji zachodzącej w porcie. Projekt rozbudowy zawarty w protokole z dnia 3 maja 1898 r. został przyjęty przez odpowiednich komisarzy Ministra Robót Publicznych, minister nakazał sporządzenie szczegółowego projektu rozbudowy portu ze szczególnym uwzględnieniem rozbudowy mól. Zrzeszenie kupieckie zostało poinformowane rozporządzeniem, w którym wyjaśnia, że poprawa wejścia do portu była przewidziana przez przebudowę końcowych odcinków mól i budowę nowych główek. Środki na zaprojektowaną budowę zostały zatwierdzone w budżecie administracji budowlanej na rok budżetowy 1899. Po tym działaniu przystąpiono do budowy. Ustawiono w jednej linii obie zapory portowe na tyle daleko aby już nie sięgał tam prąd brzegowy z niesionym piaskiem i tym samym określono również położenie wschodnie w konkretnych warunkach. Wschodnie molo zostało przedłużone do 127 m, a zachodnie do 142,5 m. Wejście portowe zostało poszerzone do 41,5 m. Koszt tej budowy, w tym prac rozbiórkowych, wyniósł 930000 marek, tak że wykonanie jednego metra gotowego mola kosztowało 3444 marki.

Nie mamy przekonania, że samo rozszerzenie mól daje gwarancję trwałego zachowania pożądanej głębokości na wejściu portowym, na poziomie 5 m, w projekcie uwzględniono też nową pogłębiarkę, która potrafi pracować w przypadku trwania złej pogody, pogłębiarka ta może pracować przy dużych falach i silnych wiatrach wiejących z zachodu i północnego zachody- chodzi o niewstrzymywanie zwykłego ruchu statków. Ta nowoczesna, samoladująca się koparka ssąca, miała dużą dzielność morską, miała długość 56 m i wydajność 3-4000 m³/dzień rob. i kosztowała 330000 marek. Pogłębiarka nosiła nazwę „Stolpmünde“.

Nie wdając się w szczegóły techniczne budowy mola, nie mogę nie zwrócić uwagi na fundamenty mola, które to są najbardziej obciążone i narażone na najcięższe ataki fal morskich i które są głównym zadaniem do rozwiązania konstrukcyjnego mola a które tutaj zostało rozwiązane we wręcz wzorowy sposób. Każda z dwóch główek mola opiera się na pojedynczej żelaznej skrzyni o długości 15 m, szerokości 10 m i wysokości 9 m, a której waga wynosi 57000 kg. Skrzynia ta, bez podłogi, była podparta na dwóch żelaznych pływakach i tak została podholowana na swoje miejsce w konstrukcji, tam została opuszczona na dno i została wypełniona betonem. Na tym fundamencie wznosi się murowana budowa, na niej stoimy. Jakkolwiek prowadzeniu samej budowy przyświecała szczęśliwa gwiazda. Chociaż zdarzyło się tak, że burza szalejąca nocą zniszczyła pracochłonną pracę całego tygodnia, było to w sierpniu 1899 r. kiedy burza uderzyła w siedem ustawionych segmentów rusztowań, ale mimo tych zahamowani udało się zrealizować całą budowę zgodnie z projektem. Średnio przez pięć lat budowy było zatrudnionych 161 pracowników, a maksymalnie było 218. Zgłoszono 26 wypadków, które zdarzyły się na placu budowy w tym był wypadek z poważnym urazem oraz jeden wypadek śmiertelny. Dotyczy to pracownika Hermann'a Lemke'go, który 25 września 1899 r. spadł z molo i utonął w szalejącej kipieli.

Droży Panowie! Teraz przystąpimy się do poświęcenia. Dla upamiętnienia tych robót został wmurowany w nadbudowie wschodniej główki, kamień węgielny, w tym dokumencie jest następująca treść, którą mam zaszczyt przeczytać:

„Pod błogosławnymi rządami Se. Majestät Wilhelms II, cesarza niemieckiego i króla Prus, w latach 1899- 1903 zostało przedłużone o 40 m dorzecze portu Ustka aby poprawić drogę wodną wejścia do portu, dokonano tego przez przedłużenie obu moli i budowę nowych główek na molach. Dzięki tej budowie wejście do portu ma głębokość 5 m. Koszt tego przedsięwzięcia wyniósł 900000 marek. Projekt tej budowy znajduje się w Departamencie Budownictwa w Królewskim Ministerstwie Robót Publicznych w Berlinie.

W czasie realizacji budowy naczelną funkcję

Königlichen Regierung zu Köslin Regierungspräsident von Tepper-Laski, später Regierungspräsident Graf von Schwerin.

Die obere Bauaufsicht übten aus Regierungs- und Baurat Wilhelms zu Köslin, Hafenbauinspektor Baurat Dohrmann, später Hafenbauinspektor Baurat Hoech, beide zu Kolbergermünde.

Die örtliche Bauleitung lag ob dem Regierungsbaumeister Zander, später dem Wasserbauinspektor Hagen, beide zu Stolpmünde.

Diese Urkunde ist am 24. September des Jahres 1903 in einer verlöteten Kapsel unter dem am Kopf der Ostmole eingemauerten Schlußstein des Werkes feierlich versenkt worden.

Die Urkunde ist vollzogen von den Spitzen der hier anwesenden Behörden: Sr. Exzellenz dem Herrn Unterraatssekretär Schultz, als Vertreter des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Sr. Exzellenz dem Oberpräsidenten Frhr. von Maltzahn-Gültz, dem Regierungspräsidenten Grafen von Schwerin, dem Präsidenten der Handelskammer, Herrn B. Kauffmann, dem Geheimen Oberregierungsrat von Bartsch, als Vertreter des Ministeriums für Handel und Gewerbe, dem Wasserbauinspektor Hagen als bau-leitenden Beamten."

Die Wasserbauverwaltung hat ihr Werk beendet. Als zeitiger bauleitender Beamter habe ich die Ehre, das vollendete Werk zu übergeben dem Herrn Präsidenten der Königlichen Regierung zu Köslin als geordnetem Vertreter der allgemeinen Staatsverwaltung. Ich darf Sie bitten, hochverehrter Herr Graf, anzuordnen, daß der Schlußstein, mit dem wir das Werk krönen wollen, versenkt werde und darf zur Bekundung dessen Ihnen den Hammer überreichen, um damit die ersten Schläge zu vollziehen."

Der überreichte bronzierte Hammer mit schwarz polierten Stiel, eine Stiftung des Konsuls Koepke, ist mit dem preußischen Wappen und der Inschrift: „Stolpmünde, 24. 9. 1903" geziert. Der Regierungspräsident Graf von Schwerin übernimmt den Hammer mit den Worten: „Möge das Werk vollendet und dieser Stein an seinen Platz gesetzt werden." Er wendet sich zum Oberpräsidenten mit den Worten: „Ich überreiche diesen Hammer Euer Exzellenz mit der Bitte, die ersten Schläge auf den Stein zu tun." Der Oberpräsident führt die Hammerschläge unter den Worten aus: „Wir legen den Schluß dieses Werkes in dem Wunsche, daß das Werk lange dauern und bestehen möge, seinen Erbauern ein ehrendes Denkmal, den Schiffern ein fester Schutz unter dem Schirm des allmächtigen Gottes". Exzellenz Schultz begleitet seine Hammerschläge mit den Worten: Zum weiteren Aufblühen und Gedeihen des Stolpmünder Hafens. Zum Segen von Handel, Industrie, Schifffahrt und Landwirtschaft des Stolper Bezirks und seiner näheren und weiteren Umgebung. Zum Ruhme der preußischen Wasserbautechnik". Der Vorsteher der Korporation der Stolper Kaufmannschaft, B. Kauffmann, benutzt den alten Wahlspruch der Korporation: „Fortuna arte regit" (Das Glück wird durch Geschick gelenkt.) Es folgen dann die Hammersprüche des Geh. Oberregierungsrats von Bartsch: Im Namen meines zu seinem großen Bedauern durch eine Dienstreise verhinderten Chefs, des Handelsministers: „Zum bleibenden Segen des pommerschen Handels und der Schifffahrt, der allezeit treu erfundenen Korporation der Kaufmannschaft zu Stolp zum dauernden Wohle", des Geh. Regierungsrats Bredow: „Es blühe, wachse und gedeihe Handel und Wandel in Stolp", des Geh. Baurats Gerhardt: „Als Brecher der Brandung zum Schutz der Schifffahrt, ein Segen in Seenot", des Kammerherrn von Bandemer: „Es lebe Stolpmünde heute und allezeit", des Oberregierungsrats Dr. Frhr. von Lützwow: „Mit Gott für König und Vaterland", des Regierungs- und Baurats Wilhelms: „Zu Ehren der deutschen Wasserbaukunst, zur Sicherheit der vielgefährdeten Schiffe, zum Segen für die Stolper Kaufmannschaft", des Hafenbauinspektors Hoech: „Den Wellen zum Trutz, den Schiffen zum Schutz, dem Handel zu Nutz", des Konsuls Koepke: „Die Schifffahrt, sie gesunde, der Handel, er gedeihe zum Segen Stolps und der Münde. Gott helfe dabei", des Kaufmanns und 2. Vorstehers der Korporation, W. Meyer: „Stehe fest für immer, Schutz der Schifffahrt, Schutz dem Handel

królewskiego rządu w Koszalinie pełnił szef kancelarii okręgu von Tepper-Laski, później szef kanc. okr. hrabia von Schwerin.

Główny nadzór budowlany prowadził z Regierungs- und Baurat, Wilhelms z Koszalina, inspektor budowy portu Dohrman, później inspektor budowy portu Hoech, obaj z Kolbergermünde.

Na czele lokalnego kierownictwa budowlanego stał rządowy architekt Zander, później inspektor konstrukcji wodnych Hagen, obydwaj z Ustki.

Dokument ten został włożony do kapsuły, którą zamknięto przylutowaną pokrywą, w dniu 24 września 1903 r. kapsułę wmurowano w ścianę czołową główki wschodniego mola.

Dokument ten został opracowany przez organy, których przedstawiciele są obecni: sekretarz stanu Jego Ekscelencja Pan Schulz jako jeden z przedstawicieli Ministerstwa Robót Publicznych, Jego Ekscelencja naczelny prezydent Frhr. von Maltzahn-Gültz, również jest szef kancelarii okręgu hrabia von Schwerin, ponadto jest obecny prezes Izby Handlowej B. Kauffman, również jest tajny radca rządowy von Bartsch jako przedstawiciel Ministerstwa Handlu i Rzemiosła, ponadto jest inspektor inżynierii wodnej Hagen jako inspektor budowlany.

Administracja inżynierii wodnej zakończyła swoją pracę. Jako były urzędnik budowlany mam zaszczyt przekazać ukończone prace przewodniczącemu rządu królewskiego w Koszalinie jako podporządkowanemu przedstawicielowi ogólnej administracji państwowej. Niniejszym proszę, szanowny panie hrabio, żeby ten kamień wieńczący, koronujący naszą wspólną pracę, umieścić we właściwym swoim miejscu i posadowić przy pomocy młotka oraz dokładnie go tym młotem przemieścić do właściwego położenia."

Młot użyty w ceremonii był wykonany z brązu z czarnym polerowanym trzonkiem, ufundowany przez konsula Koepke, posiadający ozdobę z pruskiego herbu i z napisem: „Stolpmünde, 24. 9. 1903". Szef kancelarii okręgu przejmuje, hrabia von Schwerin przejmuje młotek słowami: „Niech prace zostaną zakończone, a ten kamień ułożony na jego miejscu." Potem zwraca się do prezydenta następującymi słowami: „Przekazuję ten młot Waszej Ekscelencji do wykonania pierwszych ciosów w ten kamień wieńczący." Następnie prezydent wykonuje ciosy młotem ze słowami: Kończymy tę pracę wyrażając pragnienie, aby to dzieło trwało długo i aby było przez długi czas honorowym pomnikiem jego budowniczych, aby stanowiło wsparcie dla spedytatorów i było wspierane opieką Boga Wszemogącego". Jego Ekscelencji Schultz towarzyszą jego ciosy słowa: Trwaj do dalszego rozkwitu usteckiego portu. Na błogosławieństwo handlu, przemysłu, żeglugi i rolnictwa regionu słupskiego oraz jego bliższego i dalszego środowiska. Ku chwale widocznej tu pruskiej inżynierii wodnej." Po zabraniu głosu szef słupskiego zrzeszenia kupców B. Kaufmann zacytował stare motto tej korporacji, które przyświeca kupcom: „Fortuna arte regit" (Szczęście sprzyja mocnym.). Następnie przekazał młot tajemnemu radcy Naczelnej Rady Rządowej von Bartsch'owi: jestem tu w imieniu mojego szefa, który bardzo żałował, że praca nie pozwalała mu tu przybyć, minister handlu powiedział: „Bądź dla żeglugi pomorskiego handlu i dla samych statków, trwałym dobrem dyspozycyjnym pomorskiemu zrzeszeniu kupców ze Słupska, następny był tajny radca Rady Rządowej Bredow: „Kwitnij, rośnij i rozwijaj handel zmieniaj miasto Słupsk", tajny radca budowlany Gerhardt: „Bądź jako łamacz fal chroniących żeglugę i nieś błogosławieństwo na morzu", szambelan von Bandemer: „Niech żyje Stolpmünde dzisiaj i zawsze", główna rada okręgu Dr. Frhr. Von Lützwow: „Z Bogiem dla króla i ojczyzny", des Regierungs- und Baurats Wilhelms: „Na cześć niemieckiej inżynierii wodnej, dla bezpieczeństwa zagrożonych statków, jako błogosławieństwo dla słupskiego zrzeszenia kupców", inspektor budowy portu Hoech: „Falom do ich łagodzenia, spedytorem dla ochrony, handlowi do pracy", konsul Koepke: „Uzdrow żeglugę i handel, rozwijaj się przy pełnym błogosławieniu miastu Słupskowi i ujęciu w Ustce. Boże dopomóż im", kupiec i drugi naczelnik korporacji, W. Meyer: „Bądź zawsze po stronie ochrony żeglugi, ochrony handlu i

und Gewerbe", des Regierungs- und Baurats Bernhardt: „Zum Segen des deutschen Reiches und der deutschen Schifffahrt", des Ersten Bürgermeisters Matthes: „Zum Segen auch der Stadt und des Landkreises Stolp", des Stadtrats Puttkammer- (3. Vorsteher der Korporation): „Zum Segen der deutschen Ostseeküste", des Amts- und Gemeindevorstehers Lewien- Stolpmünde: „Den Wellen zum Trutz, der Schifffahrt zum Schutz", des Bauaufsehers Rupp: „Im Namen der Beamten und Arbeiter", des Arbeiters Meyer: „Treu für Kaiser und Reich", des Tauchers und Zimmermanns Spitzer: „Mit Gott für König und Kaiser", des Schmiedes Durdel: „Mit Gott für Kaiser und Vaterland", des Hafengebäudebauers Bahr: „Auch zum Segen der Fischer" und zum Schluß des Regierungspräsidenten Grafen von Schwerin: „Und so ergreife ich als letzter diesen Hammer und mit diesen drei Schlägen vollende ich diesen Molenbau. Gott schütze das Werk, das hier vollbracht, er segne die Männer, die es erdacht, und auch die Arbeiter, die es gemacht. Wir alle gedenken in diesem Augenblick unseres allergnädigsten Kaisers, Königs, Herzogs und Herrn, unter dessen glorreicher Regierung dieser Bau begonnen und vollendet worden ist. Das ganze Sinnen, Denken und Trachten unseres erhabenen Herrschers geht ja dahin, wie er seinem Volke die alte Stellung zur See wieder erringen könne, die es vor Jahrhunderten unbestritten gehabt hat, wie er den kaufmännischen und seemännischen Geist, der zur Zeit der alten Hanse unser Volk erfüllt hat, ihm wiedergeben könne, und wie er auch die Wehrmacht seines Reiches zur See zu stärken vermöge. Diesen Absichten unseres erhabenen Herrschers soll auch das hier abgeschlossene Werk dienen. Wir schließen mit dem Rufe: Seine Majestät, unser Kaiser, König und Herzog, er lebe hoch!"

Im Anschluß an den feierlichen Akt findet eine Promenadenfahrt in See auf den beiden Regierungsdampfern „Exzellenz Baensch" und „Pfeil" statt. Nach einstündiger Fahrt begeben sich die Festteilnehmer in die Baracke, in der den am Bau beteiligten Arbeitern ein Essen gegeben wird. Der Oberpräsident von Maltzahn- Gültz wünscht ihnen Glück zur Vollendung des Werkes und spricht ihnen seine Anerkennung aus für das an den Tag gelegte gute Einvernehmen mit den Arbeitgebern. Was andere in der Stube ausgedacht hätten, das hätten sie ausgeführt. Er wünsche, daß auch in Zukunft immer ein solches einträchtiges Zusammenarbeiten zwischen dem Kopf und der Hand stattfinden möge. Zimmermann Spitzer bringt im Namen der Arbeiterschaft ein Hoch auf die anwesenden Vertreter der Staatsbehörden aus. Ein Festessen vereinigt die Festteilnehmer im Kurhaus. Nach dem Trinkspruch auf den Kaiser führt der Oberpräsident aus, daß der alte Brauch der Kaufmannschaft: „Fortunam arte regit" auch auf den Herrscher zuträfe, Fortunam patriae regit arte, ingenio, voluntate: Das Glücksschiff des Vaterlandes steuert er mit Geschick, mit Geist und festem Willen. Ein an den Kaiser gerichtetes Telegramm lautet:

„An Se. Majestät den Kaiser und König — Berlin. Nachdem heute in Gegenwart der Vertreter der Staatsbehörden die Schlußsteinlegung der neuen Molen des Hafens von Stolpmünde stattgefunden, legen die Mitglieder der Kaufmannschaft zu Stolp in Pommern Eurer Majestät ihren untertänigsten Dank zu Füßen für die Förderung, die Eure Majestät auch mit diesem Werke der deutschen Seeschifffahrt angedeihen zu lassen geruht haben, und versprechen, ihren Vorfahren, den Hansen, folgend, alle Zeit eintreten zu wollen für Deutschlands Macht zur See im Kriege wie im Frieden., B. Kauffmann, Vorsteher der Kaufmannschaft in Stolp in Pommern."

Als zweiter Redner nimmt der Vorsteher Kauffmann das Wort:

„Hochverehrte Festversammlung! Längst sind die Zeiten versunken, in denen die Ostsee neben dem Mittelländischen Meer die Brennpunkte des wirtschaftlichen, und damit auch des politischen Interesses trugen. Aber noch heute, nach so vielen Jahrhunderten, ist hier die Erinnerung lebendig, daß Stolp einst ein Glied der königlich herrschenden Hansa war, und noch heute zeigt das Wappen unserer alten Korporation ein mittelalterliches

rzemiosła", rządowa rada budownictwa Bernhardt: „Trwaj na błogosławieństwo Rzeszy Niemieckiej i niemieckiej żegluga", pierwszy burmistrz Matthes: „Błogosław miastu i powiatowi słupskiemu", rada miejska- (trzeci szef słupskiej korporacji kupców): „Błogosław niemieckiemu wybrzeżowi Morza Bałtyckiego", wójt urzędu gminy Lewien- Stolpmünde: „Fale morskie rozbijaj, żegluga chroń", inspektor uesteckiej budowy Rupp: „Służ w imieniu urzędników pracowników", pracownik Meyer: „Zawsze i wszędzie wierni Cesarzowi i Rzeszy", nurek i cieśla Spitzer: „Z Bogiem dla naszego króla i cesarza", kowal Durdel: „Z Bogiem dla naszego Cesarza i naszej Ojczyzny", strażnik budowy portu Bahr: „Również pobłogosław rybaków" oraz na zakończenie szef kancelarii okręgu hrabia von Schwerin: „I tak jestem już ostatnim, który dzierży młotek i tymi trzema uderzeniami w kamień wieńczący kończą budowę mola. Bóg strzeże to dzieło, które tu trwa, błogosławi ludziom, którzy je zaprojektowali, a także którzy je pobudowali. Wszyscy pamiętamy w tym momencie najbardziej łaskawego cesarza, króla, księcia i innych przywódców, pod których rządami budowa ta się rozpoczęła i została szczęśliwie zakończona. Wszystkie zmysły, myśli i dążenia naszego wzniosłego i wybitnego władcy zmierzają do odzyskania starej, wysokiej pozycji swojego ludu na morzu, pozycji, którą miał już wcześniej przed wiekami, a chodzi o umiejętne wykorzystanie ducha handlowego i żeglarskiego, który żywotnie i z sukcesem odnotował swoje osiągnięcia w Hanzie, i który z powodzeniem wykreaował silne służby wojskowe Rzeszy na morzu. Praca włożona w niniejszą budowę ma również służyć tym intencjom naszego wzniosłego władcy. Kończymy uroczystość okrzykiem: Niech żyje długo i szczęśliwie Jego Majestat, nasz cesarz, król i książę!"

Po uroczystościach w porcie odbyła się parada morską, w której uczestniczyły obydwa parowce rządowe „Exzellenz Baensch" i „Pfeil". Po godzinnym uroczystym paradnym rejsie uczestnicy festynu udają się do baraku, gdzie również z pracownikami zaangażowanymi w budowę otrzymują posiłek. Prezes von Maltzahn- Gültz życzył pracownikom budowy portu dużo szczęścia oraz powodzenia po już zakończonej tu pracy i wyraził uznanie za dobre tutaj porozumienie się z pracodawcami. Co inni wymyślili to pracownicy sami to własnymi rękoma wykonali. Wyraził nadzieję, że taka współpraca między „głową a ręką" będzie mogła mieć miejsce zawsze w przyszłości. Cieśla Spitzer wystąpił w imieniu pracowników i pochwalił stawiając wysoko umiejętności kierowników obecnych tu władz. Bankiet ostatecznie łączy uczestników w domu zdrojowym. Po toaście „za cesarza" prezydent stwierdza, że ta prastara przypowieść, która dotyczy kupców „Fortunam arte regit" ostatecznie obowiązuje również każdego władcę Fortunam patriae regit arte, ingenio, voluntate: kieruje szczęśliwym statkiem ojczyzny z umiejętnościami, duchem i stanowczą wolą. Telegram z uroczystości skierowany do cesarza brzmi:

„Jego Cesarska i Królewska Mość Cesarz i Król – Berlin. Tak więc dzisiaj odbyło się w obecności przedstawicieli władz państwowych wstawianie kamienia wieńczącego w głowce nowego mola portu w Uście, członkowie zrzeszenia kupców ze Słupska na Pomorzu składają niniejszym Jej królewskiej Mości podziękowanie za promocję rozbudowy portu, niech Wasza Wysokość będzie spokojna, gdyż obecny rozwój żegluga jest na dobrej drodze w swoim rozwoju, obiecują też, podążając za swoimi przodkami z Hanzą, stanąć w obronie niemieckiej potęgi na morzu tak w czasie wojny jak i w czasie pokoju. B. Kauffmann, kierownik zrzeszenia kupców w Słupsku na Pomorzu."

Jako drugi przemawiający zabiera głos kierownik Kauffmann:

„Szanowni Zgromadzeni! Dawno minęły czasy, kiedy to Morze Bałtyckie oprócz Morza Śródziemnomorskiego było centralnym punktem gospodarczym, a tym samym również przedmiotem zainteresowania politycznego. Ale nawet dzisiaj po tylu wiekach, pamięć o wielkiej potędze morskiej jest tutaj żywa, pamięta się o członkostwie Słupska w królewskiej Hanzie i nawet dzisiaj herb naszego starego zrzeszenia pokazuje

Schiff mit der Umschrift „Fortunam arte regit“ — „Das Glück wird durch Geschick gelenkt“ — und wahrlich mit Recht, denn ist auch die Bedeutung der Ostsee verhältnismäßig gesunken, absolut ist sie stets der Träger eines lebhaften Verkehrs geblieben, und für unsere Gegend ist es eine Lebensfrage, an ihrem befruchtenden Einfluß teilzunehmen. Darum waren der Ausbau des Stolpmünder Hafens, die Vertiefung seines Fahrwassers und die Verbesserung der Zufahrt ein so wichtiges Ziel der Bemühungen der Korporation. Darum hat sie Anlaß genommen, die Schlußsteinlegung der Hafengebäude festlich auszuzeichnen, als einen Akt, der die Erfüllung großer Wünsche bedeutet. Daß diese aber in Erfüllung gingen, dafür schuldet die Kaufmannschaft warmen Dank allen den Stellen, die daran mitgewirkt haben, insbesondere der hohen Staatsregierung und der Königlichen Regierung zu Köslin. Es gereicht der Korporation zu hohen Ehre, daß sie heute Gelegenheit hat, ihren ehrerbietigen Dank den Helfern und Mitarbeitern an dem Werke persönlich aussprechen zu können. Mit den Herren Vertretern hoher und höchster Behörden heiße ich Sie alle, meine Herren, herzlich willkommen, die Sie die Güte hatten, der Einladung der Korporation Folge zu leisten, und die Sie auch so Ihr Interesse an der Entwicklung unseres Wirtschaftslebens bekunden, mit dem Sie amtlich in vielfacher Berührung stehen. Möchten Sie alle, meine Herren, einige angenehme nehme Stunden hier an der Wasserkante erleben und gute Erinnerungen mit nach Hause mitnehmen! Die Herren Mitglieder unserer Korporation bitte ich aber, ihr Glas zu erheben und mit mir einzustimmen in den Ruf: „Unsere hochgeehrten Ehrengäste, sie leben hoch, nochmals hoch und zum dritten Male hoch!“

In der Erwidigungsansprache dankt Se. Exzellenz der Unterstaatssekretär Schultz für die liebenswürdige Begrüßung der Vertreter der Staatsregierung und der Ehrengäste, Es habe eine Zeit gegeben, wo Preußen und Deutschland, so führte er aus, auf dem Weltmarkt eine wenig beneidenswerte Stellung eingenommen haben, wo unsere Flagge des nötigen Respekts entbehrt hat. Die königlich-preußische Staatsregierung erblickt in der Ausbildung der Verkehrs- und Landstraßen, der Eisenbahnen und der See- und Binnenschiffahrtsverbindungen eine der förderlichsten Mittel, um diese Stellung auf dem Weltmarkt zu kräftigen, zu befestigen, zu erhöhen. Den Vertretern der Staatsregierung gereiche es zur großen Freude und Befriedigung, heute hier gehört zu haben, daß in Stolp und Stolpmünde dieses Bestreben der Staatsregierung, den Stolpmünder Hafen auf eine höhere Stufe zu bringen, mit Dank und Anerkennung begrüßt worden ist. Die Staatsregierung werde auch weiterhin ihre Hand über den Hafen Stolpmünde halten und die Interessen der Kaufmannschaft von Stolp und Stolpmünde sich angelegen sein lassen. Er bringt ein Hoch auf die Korporation der Kaufmannschaft und der Handelskammer aus.

Der Oberpräsident Frhr. von Maltzahn- Gültz führt aus, daß sein Dank sich nach zwei Seiten: an die Kaufmannschaft und an die Zentralbehörde, die es ermöglicht hat, dieses Werk zu vollenden, richtet. Sein Hoch gilt allen Mitarbeitern an dem Molenbau.

Geh. Baurat Gerhardt trinkt auf das Wohl der Frauen und Töchter von Stolp und Stolpmünde.

Regierungs- und Baurat Wilhelms sagt, daß ihm, als er vor sieben Jahren von Punzig nach Köslin versetzt worden sei, aufgegeben worden sei, auf das Wohl des Stolpmünder Hafens zu achten. Er habe ein gewisses Grausen bekommen, da in Danzig die Verhältnisse besser waren. In den ersten 24 Stunden sei schon eine Depesche, unterzeichnet Kauffmann, angekommen, daß die Wassertiefe in Stolpmünde auf 31/2 m gesunken sei. Er habe Stolpmünde aufgesucht und sich die Klagen stumm angehört. Er wußte nichts darauf zu sagen, habe aber die Berechtigung derselben anerkennen müssen. In dem Protokoll der Kommissare war zu lesen, daß die Zustände im Stolpmünder Hafen unhaltbar wären. Es stand fest, daß Änderung notwendig sei. Ich habe während der Bauausführung die beste Unterstützung von Seiten der Behörden und der Stolper Kaufmannschaft gehabt. Die Schwierigkeiten bei dem

średniowieczny statek z napisem „Fortunam arte regit“ — „Szczęście sprzyja mocnym“ — i słusznie bo przecież znaczenie Morza Bałtyckiego też spadło odpowiednio proporcjonalnie, jednakże w wartościach bezwzględnych idea ta zawsze pozostawała nosicielem żywego ruchu, co w naszych lokalnych realiach jest to kwestia życiowa aby tu być. Dlatego rozbudowa portu w Ustce, pogłębienie drogi wodnej wejścia do portu i poprawa dostępu do portu były tak bardzo ważnym celem wysiłków naszej korporacji. Dlatego korzystam z okazji uroczystego wstawienia kamienia wieńczącego w molu portowym i traktuję ten akt jako spełnienie naszych wielkich życzeń. Dlatego też należą się gorące podziękowania od zrzeszenia kupców dla wszystkich instytucji zaangażowanych w rozbudowę obiektów portowych w szczególności dla rządu państwowego i Königlichen Regierung w Koszalinie. To wielki zaszczyt dla korporacji mieć taką możliwość, aby dziś osobiście wyrazić swoją wdzięczność dla wszystkich pracowników budowy i pracowników zakładów pomocniczych. Wraz z przedstawicielami najwyższych i lokalnych władz serdecznie pozdrawiam Was, moi drodzy Panowie, że zechcieliście przyjąć zaproszenie i przybyliście tu do nas na tą uroczystość, a także wyrażacie zainteresowanie rozwojem naszego życia gospodarczego, w którym jest jeszcze, niestety, wiele potknięć. To dobrze, że chcecie tu z nami, moi drodzy Panowie, spędzić kilka przyjemnych chwil na samym brzegu morza i zabrać z sobą do domu same dobre wspomnienia! Proszę teraz członków naszej słupskiej korporacji o wzniesienie szklanic i dołączenie do mnie z podniesieniem ważnego toastu: Niech długo żyją w szczęściu i zdrowiu nasi Honorowi goście! Niech żyją! Niech żyją! Niech żyją!

W odpowiedzi Jego Ekscelencja podsekretarz stanu Schultz, serdecznie podziękował za gorące i miłe powitanie przedstawicieli rządu i honorowych gości, wspomniał taki czas, kiedy to Prusy i Niemcy, jak stwierdził, zajmowały mniej godną i właściwą dla nich pozycję na rynku światowym, a wtedy właśnie tak się składało, że dla naszej flagi brakowało niezbędnego szacunku. Królewski Pruski Rząd Państwowy postrzega konieczność rozbudowy lądowych dróg transportowych kolejowych jak też uruchomienie morskich i śródlądowych połączeń wodnych, ma to służyć jako silne wzmocnienie państwa i jego wyniesienie na rynku światowym. Przedstawiciele rządu państwowego są zachwyceni i zadowoleni z tego co usłyszeli tu dzisiaj, wynika z tego bowiem, że w Słupsku i w Ustce ten wysiłek rządu państwowego, aby doprowadzić port w Ustce na wyższy funkcjonalny poziom został przyjęty z podziękowaniami i uznaniem. Rząd stanowy będzie nadal opiekował się portem w Ustce, będzie sprawdzał czy rozwija się handel szczególnie sprzedaż prowadzona przez zrzeszenie kupców ze Słupska i Ustki. Rząd stawia na szybki rozwój w sprzedaży korporacji zrzeszenia kupców i Izby Handlowej.

Przewodniczący Frhr. von Maltzahn- Gültz stwierdza, że jego podziękowania są skierowane do dwóch stron: do zrzeszenia kupców i do organu centralnego, który umożliwił zakończenie tej inwestycji. Wyraził podziw na wysoki poziom fachowy dla wszystkich współpracowników budowy mól.

Tajny radca Gerhardt wznosił toast za żony i córki ze Słupska i Ustki.

Rządowy radca budowlany Wilhelm powiedział, że kiedy został siedem lat temu przeniesiony z miasta Punzig do Koszalina to kazano mu szczególnie dbać o dobro portu w Ustce. Jakkolwiek przeżył on tu pewne poníženie, bo w Gdańsku proponowano mu wyższą gażę. Zaraz w ciągu pierwszych 24 godzin swojego zasiedlenia, depeszował Kauffman ze Słupska z informacją o tym, że głębokość wody w usteckim porcie obniżyła się do 3 1/2 m. Odwiedził Ustkę i musiał wysłuchać skarg co do głębokości wody w porcie. Wcześniej nic o tym nie wiedział lecz teraz skargi te uznał za zasadne. W komisijnym protokole stwierdzono, że warunki do żeglugi w usteckim porcie będą nie do utrzymania. Było oczywiste, że gruntowna zmiana obiektów portowych jest konieczna. Już w czasie budowy miałem jak najlepsze wsparcie władz słupskiego zrzeszenia kupców i ze strony władz zwierzchnich. Trudności podczas

Bau seien groß gewesen und es sei ihm auch von den Nächstbeteiligten das Leben recht schwer gemacht worden. Sie hätten es ihm schwer machen müssen, weil sie ihre Schiffe nicht anlegen konnten. Es seien oft harte Worte gefallen und wunderbarerweise ständen gerade diejenigen Herren, mit denen er die ernstesten Kämpfe habe ausfechten müssen, an der Spitze der Komitees dieses schönen Festes. Sie hätten gewiß das Gefühl, daß sie viel Dank dafür abzutragen hätten, daß sie ihn so schlecht behandelt halten. Diesen Dank: hätten sie dadurch abgetragen, daß sie sich an die Spitze des Komitees dieses schönen Festes gestellt hätten. Der Redner trinkt auf das Wohl des Festkomitees (Puttkammer, Koepke und Ottow).

In deren Namen erwidert der Stadtrat Puttkammer kurz und bündig: „Das Festkomitee dankt und trinkt“.

Inzwischen sind folgende Telegramme eingegangen, die verlesen werden:

Aus Berlin:

An das Vorstehersamt der Stolper Kaulmannschaft Stolpmünde Kurhaus. Zu meinem lebhaften Bedauern durch andere Dienstgeschäfte an der persönlichen Beiwohnung der Schlußsteinlegung der neuen Stolpmünder Hafengebäude behindert, übersende ich meine herzlichsten Glückwünsche zu dem heutigen bedeutungsvollen Feste und hoffe, daß das vollendete Werk sich bewähren und weiten Kreisen reichen Segen bringen wird. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Budde.

Aus Wiesbaden:

Handelskammerpräsident Kauffmann, Stolpmünde. In warmer Anteilnahme an der dortigen schönen Feier sendet den Festteilnehmern freundlichen Gruß von Tepper-Laski.

Aus Kolberg:

Korporation der Kaufmannschaft Kurhaus Stolpmünde. Glück und fröhlichen Festtagsschmaus wünscht das Kolberger Seglerhaus.

Aus Elberfeld:

Kaufmannschaft Stolpmünde, Kurhaus. Leider persönlich behindert, wünsche ich, daß der heute gelegte Schlußstein ein Grundstein sein möge für eine gedeihliche Weiterentwicklung des Stolper Handels. Hirsch, 2. Bürgermeister.

Als weitere Redner ergreifen der Kammerherr von Bandemer-Selesen und Konsul Koepke das Wort. Der letztere sagt u. a.:

„Als 31 Jahre hier Angeseßener bekenne ich offen, daß ich immer noch mehr haben will, und zwar schon in nächster Zeit, und daß ich deswegen auch schon mit unserm hochverehrten Herrn Regierungspräsidenten in Fühlung getreten bin, denn wie alles einen Haken hat, so hat auch unsere Hafeneinfahrt noch immer einen Haken, das ist der alte Molenkopf, und dieser Haken muß auch noch beseitigt werden. Das empfindet jedenfalls die ganze Kaufmannschaft mit mir. Eine zweite Sache, die ich auf dem Herzen habe, ist die, daß ich beauftragt bin, unserm hochverehrten Herrn Regierungspräsidenten, dem das Wohl und Wehe unseres Bezirks anvertraut ist, und dem wir unser größtes Vertrauen entgegenbringen, den Hammer, mit dem heute die Schlußsteinlegung vollzogen ist, als bleibendes Andenken (Zustimmung) und als Symbol zu überreichen, daß es ihm gelingen möge, alle Schwierigkeiten und jeden Widerstand zu beseitigen.“ Mit einem allseitig freudig aufgenommenen Hoch auf den Regierungspräsidenten schließt Konsul Koepke und überreicht dann den vergoldeten, mit Ziselierung in Silber versehenen Hammer, worauf der Präsident mit folgenden Worten dankt:

„Daß mir aus Ihrer Mitte heraus dieser Hammer zum Geschenk gemacht worden ist, der Hammer, mit dem wir die letzten drei Schläge auf den Stein taten, der den Eck- und Schlußstein unserer Stolpmünder Molen bildet, das ist mir eine ganz besondere Freude. Ich habe aus dieser Übergabe noch etwas anderes, bildliches geglaubt entnehmen zu dürfen, nämlich das, was man mir hat zurufen wollen, das alte Wort: „Landgraf werde hart!“ Und das verspreche ich Ihnen, daß, soweit es an meinem Teil ist, ich es tun werde. Ich werde eintreten für Sie und Ihre Interessen, für die Interessen der Gemeinde Stolpmünde, der Stadt Stolp und des Landkreises

trwania budowy były duże i dość trudne do rozwiązania przez niego samego jak również przez innych użytkowników. Przecież powinni mu ułatwić pracę, aby mieli, gdzie zacytować swoje statki. Często używano w konfrontacji zbyt twardych i niepotrzebnych słów, ale obecnie ci, co wcześniej prowadzili z nim prawdziwe walki na słowa to teraz znaleźli się na czele komitetów tego pięknego festiwalu. Jestem pewien, że obecnie mają wyrzuty sumienia gdy sobie pomyślą jak źle został on kiedyś potraktowany. Dzięki: mieliby te wyrzuty, stojąc na czele komisji tego wspaniałego przyjęcia. Mówca podnosi ten świąteczny toast na rzecz świątecznej komisji (Puttkammer, Koepke i Ottow).

W imieniu uczujących członek rady miejskiej Puttkammer zwięźle odpowiada: „Das Festkomitee dankt und trinkt“.

W czasie trwania przyjęcia przysły następujące telegramy, które są odczytywane:

Z Berlina:

Do siedziby słupskiego zrzeszenia kupieckiego Ustka dom zdrojowy. Ku mojemu szczeremu żalowi wstrzymały tutaj mnie sprawy gospodarcze i nie mogłem uczestniczyć w uroczystości posadowienia kamienia wieńczącego w nowej główce uesteckiego portu, przesyłam najserdeczniejsze gratulacje dla wszystkich biorących udział w uroczystościach i mam nadzieję, że wraz z posadowieniem kamienia wieńczącego skończyły się problemy z wejściem do portu. Minister robót publicznych, Budde.

Z Wiesbaden:

Prezes Izby Handlowej Kaufmann, Ustka. Z wyrazami cieplej sympatii do Waszej pięknej uroczystości wysyłam przyjazne pozdrowienia, Tepper-Laski.

Z Kołobrzegu:

Korporacja zrzeszenia kupców, dom zdrojowy, Ustka. Życzę szczęścia z okazji Waszego świątecznego dnia i także życzę udanego przyjęcia.

Z Elberfeld:

Zrzeszenie kupców Ustka, dom zdrojowy. Niestety, zajęcia służbowe nie pozwoliły mi abym wziął udział w uroczystym posadowieniu kamienia wieńczącego w Waszym porcie, myślę że znikną przeszkody w handlu. Hirsch, wiceburmistrz.

Inni co wzięli udział w wypowiedziach to szambelan Bandemer-Selesen i konsul Koepke. Ten ostatni zabrał głos i mówił między innymi:

„Jako 31-latek otwarcie przyznaję, że pragnę ciągłego postępu i tak już w najbliższej przyszłości myślę o postępie w handlu, nawiązałem już kontakt z naszym cenionym szefem kancelarii okręgu i pragnę aby zostały usunięte kolejne przeszkody, które hamują postęp taką przeszkodą było stare wejście do portu, taką przeszkodą też były zbyt płytko posadowione główki pozwalające na ciągłe zapiaszczenia. Jestem pewien, że całe zrzeszenie kupców ma podobne odczucia. Drugą rzeczą, którą mam na sercu to współpraca z wysoko ocenianym naszym szefem kancelarii okręgu, nie jest tajemnicą, że darzymy go naszym największym zaufaniem i tak jak współpracował z renowacją portu i symbolicznie uczestniczył w posadowieniu ostatniego kamienia wieńczącego tak w pełnej zgodzie i z pełnym zapałem będzie czynnie uczestniczył w eliminowaniu wszelkich przyszłych trudności w przełamywaniu barier stanowiących opór.“ Następnie przekazał szefowi kancelarii okręgu wykonany na tę okazję młot, który był pozłacany i miał wygrawerowany w srebrnej tabliczce odpowiedni cytat, szef kancelarii okręgu podziękował za ten prezent i zwrócił się do uczestników w następujące słowa:

„Fakt otrzymania od Was w prezencie specjalnego młota jest oczywistym powiązaniem z ostatnimi trzema ciosami w kamień wieńczący portową główkę uesteckiego mola, jest to dla mnie osobiście wyjątkową przyjemnością i wyjątkowym wyróżnieniem od przyjaciół. W zasadzie chcę wyrazić w co święcie wierzyłem pełniąc swoją funkcję a mianowicie można to moje motto wyrazić w następujących słowach zamykających się w okrzyku „Landgraf będzie twardy!“ I obiecuję, że będę również w przyszłości utożsamiał się z tym mottem. W przyszłości będę bronił Ciebie i Twoich interesów, tak samo będę bronił interesów gminy Ustka, miasta Słupsk i powiatu

Stolp. Zu dem letzteren gehört der Ort, an dem wir uns heute befinden. Für Stolpmünde, Stolp Stadt und Kreis, die ihren Namen nach der alten Stolpe führen, will ich wirken, solange ich in meinem Amte bin. Dessen zur Bestätigung bitte ich Sie, daß ich dieses mein Glas leere auf das Wohl der drei Gemeinwesen, die mit dem Namen der Stolpe so eng verbunden sind. Die Gemeinde Stolpmünde, die Stadt Stolp und der Kreis Stolp, sie leben hoch!"

Damit ist der offizielle Teil der unvergeßlichen Feier beendet. Der bedeutungsvolle Tag wird in der Geschichte der Korporation und des Hafenortes unvergessen bleiben.

Mit dem 1. April 1904 wird in Stolpmünde eine Hafengebäudeinspektorstelle eingerichtet, die dem Wasserbauinspektor Hagen übertragen wird. Ihm wird die Küstenstrecke der Kreise Stolp und Lauenburg zugeteilt.

Am 1. Juni 1904 geht die Leitung der Hafenpolizei und die Aufsicht über das Lotsenwesen im Stolpmünder Hafen von dem Hafengebäudeinspektor in Kolbergmünde auf den in Stolpmünde über.

Am 30. Juni 1905 treffen mit dem Regierungsdampfer „Geheimrat Baensch“ der Geheimrat Brandt und Geheime Oberregierungsrat Bredow vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheime Regierungsrat Wilhelms, Köslin, und Baurat Hoech, Kolberg, zur Besichtigung der Hafenanlagen und Molen und der Zementsteinfabrik „Meteor“ hier ein.

Der Dampfer „Franz Lansert“, bisher zur Dampfschiffahrts- Aktien- Gesellschaft Poseidon- Stettin gehörig und kürzlich durch Kauf in den Besitz der Reederei F. W. Koepke übergegangen, läuft am 29. November 1905 zum ersten Mal seinen neuen Heimathafen an, um hier nach Am 18. Dezember 1905 erwirbt der Kaufmann Georg Krause den bisher in Swinemünde beheimateten Segler „Gazelle“. Die Führung des Fahrzeugs übernimmt der Kapitän Gustav Neitzke.

Im Januar 1906 herrscht am Bollwerk ein reges Leben und Treiben, wie es bisher im Winter nicht beobachtet worden ist. Dies ist nach der milden Witterung auf den Erweiterungsbau des Hafens und darauf zurückzuführen, daß nun auch größere Schiffe den Hafen aufsuchen können. Die Firma C. E. Geiss läßt am Hafen einen großen Speicher bauen. Seit dem 1. April hat diese Firma in Rügenwalde eine Filiale errichtet.

Ein Hafendarbeiterstreik ist Anfang 1907 vorläufig beendet. Die Arbeiter haben die Arbeit einstweilen zu den alten Bedingungen aufgenommen. Eine Kommission verhandelt mit den Arbeitgebern über einen neuen Lohntarif.

Vor mehreren Jahren wurde Stolpmünde durch den Bau der Zementsteinfabrik „Meteor“ um eine große Anlage vermehrt. Im April 1907 hat nun der Landwirtschaftliche Konsumverein Stolp eine praktische und schöne Anlage zum Ein- und Ausladen von Getreide von Schiffen, Eisenbahnen und Fuhrwerken an der Westseite des Hafens errichtet. Ein von der Firma F. W. Koepke angekaufter Speicher wird völlig umgebaut. Diese Anlage besitzt ihre eigene Kraft- und Beleuchtungsanlage. Im untersten Stockwerk sind zwei Elevatoren für Getreide und zwei weitere, die einer Ölkuchen erkleinerung oder dem Schroten von Getreide dienen, untergebracht. Im dritten Stockwerk befinden sich vier nebeneinander liegende Trileure zur Reinigung des Saatgetreides, im vierten Stockwerk eine Reinigungsanlage für Saatgetreide.

Im September 1907 heißt es, daß der Hufenverkehr sich von Jahr zu Jahr gebessert habe, der Ausbau des Hafens wird aber weiterhin gefördert. Die Einfahrt müsse verbessert werden. Im Sturm sei der Hafen überhaupt nicht zu erreichen und so hätten die in Seenot befindlichen Schiffe keinen Zufluchtsort zwischen Swinemünde und Neufahrwasser.

Neue Dampfverbindungen hat die Firma C. E. Geiss im Jahre 1907 zwischen Stolpmünde und Hamburg und zurück und zwischen Stolpmünde und Memel eingerichtet.

Im Jahre 1908 wird hier ein Pegelhaus errichtet. Die Inneneinrichtung ist Eigentum des Geographischen Instituts in Potsdam. Jeden Tag um 12 Uhr mittags wird durch den Lotsen der selbsttätig registrierte Wasserstand abgelesen. Nach diesem werden Beobachtungen über das Fallen und Steigen des

slupskiego. To ostatnio wymienione miejsce, to miejsce, w którym jesteśmy dzisiaj. Dla Ustki, miasta Słupsk i powiatu słupskiego nazwy są pobrane ze starego miasta Słupsk a ja chcę tu pracować tak długo, dopóki starczy mi sił. Aby to potwierdzić, proszę Was abyście opróżnili tę szklanicę za dobro trzech społeczności tak ściśle związanych z nazwą Stolpe. Gmina „Stolpmünde“, miasto „Stolp“ i powiat „Stolp“, niech żyją w zgodzie!"

To był koniec oficjalnej części tej niezapomnianej uroczystości. Ten dzień będzie również niezapomniany w historii portu jako niezwykle uroczysty.

Z dniem 1 kwietnia został w Ustce powołany specjalny inspektorat budowy portu, który został powierzony inspektorowi inżynierii wodnej Hagen'owi. Hagenowi został przydzielony odcinek wybrzeża powiatu słupskiego i lęborskiego.

Od dn. 1 czerwca 1904 roku kierownictwo policji portowej i nadzór nad pilotażem w uestckim porcie są przenoszone z inspektoratu budowy portu w Kolbergmünde do tego w Ustce.

W dn. 30 czerwca na parowcu rządowym „Geheimrat Baensch“ spotykają się tajny radca Brandt i tajny radca rządowy Bredow z Ministerstwa Robót Publicznych, tajny radca rządowy Wilhelm, Koszalin i radca budowlany Hoech, Kołobrzeg, spotkanie ma na celu przegląd obiektów portowych i pogłębiarek oraz wizytację fabryki kamienia cementowego „Meteor“

Uruchomiono od dn. 15 lipca 1904 r. działanie buczków przeciwmgielnych, które dają sygnał w okresie 30 sekundowym.

W dn. 12 lipca 1905 r. do portu w Ustce wszedł szwedzki parowiec „Neptunus“, pod dowództwem kapitana Mahnboya, statek przywiózł 15000 worków (30000 cetnarów) tomasyny z belgijskiego portu. Ten parowiec miał zanurzenie wynoszące aż 16-17 stóp.

Parowiec „Franz Lansert“ wcześniej należący do firmy spedycyjnej Poseidon- Stettin został niedawno zakupiony przez właściciela firmy żeglugowej F. W. Koepke i po raz pierwszy od momentu zakupu wznawia żeglugę ze swojego nowego portu macierzystego 29 listopada 1905 r. aby zostać załadowany w Rotterdamie. Ten parowiec o ładowności ok. 650 ton ma na celu podjęcie wymiany towarowej w ruchu z Ustki i między portami na Morzu Bałtyckim i Północnym.

18 grudnia 1905 roku kupiec Georg Krause nabył żaglowiec „Gazelle“, który wcześniej miał port macierzysty w Świnoujściu. Dowództwo nad tą zakupioną jednostką miał kapitan Gustav Neitzke.

W styczniu 1906 roku na nabrzeżach uestckiego portu panuje ożywiony ruch nie spotykany nigdy tu wcześniej zimą. Wynika to nie tylko z powodu bardzo łagodnej zimy tego roku ale również i z tego powodu, że mogą do portu w Ustce zawijać wreszcie duże jednostki. Firma C. E. Geiss zbudowała w porcie bardzo duży spichlerz. Z dniem 1 kwietnia firma ta uruchamia swój oddział w Darłowie.

Strajk pracowników portowych został zakończony na początku 1907 roku. Pracownicy podjęli tymczasowo pracę na starych warunkach. Komisja prowadziła negocjacje z pracodawcą w sprawie nowej taryfy płacowej.

Kilka lat temu Ustka się rozrosła, bo została powiększona przez wybudowanie fabryki kamienia cementowego „Meteor“. W kwietniu 1907 r. Stowarzyszenie Konsumentów Rolnych, Słupsk, zbudowało praktyczny i piękny obiekt służący do załadunku i rozładunku zboża ze statków, linii kolejowych po zachodniej stronie portu wraz z wagonami. Magazyn zakupiony przez F. W. Koepke został całkowicie przebudowany. Urządzenia posiadają własne zasilanie i oświetlenie. Na parterze znajdują się dwa elewatory, na pierwszym piętrze znajduje się urządzenie olejowe do przeróbki ziarna i urządzenie do śrutowania ziarna. Na drugim piętrze znajdują się cztery oddzielne urządzenia do oczyszczania ziarna z przeznaczeniem na zasiew, na trzecim piętrze następuje ostateczne oczyszczanie ziarna siewnego.

We wrześniu 1907 roku mówiło się, że ruch statków zwiększał się z roku na rok, ale rozbudowa powinna być jeszcze nadal prowadzona. Wejście do portu musiało zostać ulepszone. W czasie panującemu sztormu nie można wejść do uestckiego

Meeresspiegels angestellt und Berechnungen von Sturmfluten, Seebeben usw. gemacht. Es bestehen nur insgesamt neun solcher Stationen, und zwar außer in Stolpmünde noch in Arkona, Bremerhafen, Marienleuchte, Pillau, Swinemünde, Travemünde, Warnemünde und Wismar.

Dem Sohn des verstorbenen Konsuls Koepke, dem Kaufmann Friedrich Wilhelm Koepke, wird im März 1908 die Verwaltung des Königlich schwedischen Vicekonsulats übertragen.

Die im Jahre 1909 geschaffene direkte Bahnverbindung mit Schlawe kommt der weiteren Entwicklung des Hafens zugute, ebenso die später erbaute Bahnlinie (Stolper Kreisbahn) durch den Laridkreis Stolp.

Die Danziger Gesellschaft „Weichsel“ plant für den Sommer-Seeverkehr 1910 die Einrichtung einer neuen Dampferlinie mit ihrem neuen 600 Personen fassenden Passagier-Dampfer „Hela“. Es wird darauf hingewiesen, daß der Einbau eines Schiffskreisels das Schlingern des Schiffes und damit die Seekrankheit der Passagiere verhindern soll.

Die Gemeindevertretung erörtert am 3. Februar 1910 den Plan dieses Passagierdampferverkehrs zwischen den Badeorten Kranz — Zoppot — Stolpmünde — Kolberg — Bornholm — Karlskrone (Schweden) und zurück. Die Danziger Gesellschaft „Weichsel“ will Stolpmünde in den Fahrplan des Salon-Schraubendampfers „Hela“ in der Zeit vom 4. Juli bis 26. August einbeziehen. Stolpmünde soll zweimal wöchentlich angesteuert werden, wenn es zur Deckung der Hafenkosten Leistungen übernimmt. Es wird beschlossen, sich zu diesem Zweck um eine staatliche Beihilfe zu bemühen und auch die Stadt und den Kreis Stolp für diese wichtige Angelegenheit zu interessieren und die Bewilligung eines einmaligen Beitrages bei diesen Stellen zu beantragen. Am 10. März gibt der Bürgermeister in der Sitzung bekannt, daß die Stadt Stolp ein Viertel der Hafenkosten übernommen hat.

Am 21. April 1910 findet der Stapellauf eines Prahms aus Eisenbeton auf dem Werk der Zementsteinfabrik „Meteor“ statt. Es ist dies das erste Fahrzeug in dieser Bauweise in Deutschland. Das Fahrzeug, das glatt vom Stapel läuft, ist 10 m lang und 4 m breit und soll zum Transport von Kies usw. auf der Stolpe dienen. Es vermag 450 Zentner Ladung zu fassen.

In der am 7. Juni 1910 in Stolp abgehaltenen Versammlung der Stettin-Stolper Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Kommanditgesellschaft auf Aktien, in Stolpmünde wird einstimmig beschlossen, sämtliche Dampfer der Gesellschaft („Stadt Stolp“, „Pommerania“, „Askania“, „Mathilde“ und „Saxonia“) freihändig zu verkaufen. Nach diesem Verkauf soll die Auflösung und Liquidation der Gesellschaft erfolgen.

Der Einschluß unseres Hafens in den Fahrplan des Passagierdampfers „Hela“ ist inzwischen abgeschlossen worden. Am 5. Juli 1910 trifft der Dampfer zum ersten Mal unter den Klängen der Kurkapelle im Hafen ein. Die Gemeindevertretung mit Bürgermeister Ziemann entbietet den Willkommensgruß. An Bord befinden sich ungefähr 80 Passagiere. In Stolpmünde begeben sich rund 50 Fahrgäste an Bord. (Es sei hier gleich bemerkt, daß der Passagierverkehr in der Kurzeit 1912 nicht mehr aufgenommen wurde, da die Beteiligung an den Tourenfahrten nach hier bisher zu schwach war.)

Im Winter 1912 wird eine für die Hochseefischerei und die Schifffahrt sehr bedeutsame Neueinrichtung geschaffen. Auf dem Ostmolenkopf wird auf dem Mast des Molenfeuers eine elektrisch betriebene Motorsirene mit weittragendem Warnungs- und Lockruf (Nebelhorn) aufgestellt.

Am 5. August 1913 sind aus dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten der Unterstaatssekretär Frhr. von Coels, Geheimer Oberregierungsrat Dr. Münchgaden und von der Regierung Köslin der Geheimer Baurat Wilhelms zur Besichtigung der Hafen- und Dünenanlagen hier anwesend.

Am 30. und 31. Dezember 1913 und am 9. und 10. Januar 1914 wird Stolpmünde — wie die ganze pommersehe Küste — von einer Sturmflut heimgesucht. Der Wasserstand im Hafen steigt auf 2,04 über normal. Die Koppel und die Straßen im Hafengelände stehen völlig unter Wasser. Die Flut vernichtet die Dameribadeanstalt (heutige Ostbadeanstalt), sie wird von den

portu a więc statki nie mają schronienia pomiędzy Swinemünde i Neufahrwasser.

Firma C. E. Geiss utworzyła w 1907 roku nowe połączenia między Ustką a Hamburgiem i z powrotem oraz pomiędzy Ustką a Memel.

W 1908 r. zbudowano tu stację wodowskazową. Wnętrze jest wyłączną własnością Geographischen Instituts w Poczdamie. Każdego dnia w południe o godzinie 12:00 pilot odczytuje zarejestrowany poziom wody. Następnie prowadzone są obserwacje dotyczące spadku i wzrostu poziomu morza oraz prowadzi się wzrostu poziomu wody spowodowanego burzą i rejestrowane są podmorskie trzęsienia ziemi. Istnieje tylko dziewięć takich stacji z wyjątkiem Stolpmünde jeszcze w Arkona, Bremerhafen, Marienleuchte, Pillau, Swinemünde, Travemünde, Warnemünde i Wismar.

Syn zmarłego nagle konsula Koepke, również kupiec Friedrich Wilhelm Koepke, objął po ojcu pozostawioną administrację Królewskiego Szwedzkiego Vicekonsulatu w marcu 1908 r.

Bezpośrednie połączenie kolejowe ze Sławnem utworzono w 1909 roku, przynosi ono korzyści dalszemu rozwojowi portu, na rozwój mają budowane później linie (Stolper Kreisbahn).

Gdańska firma „Weichsel“ planuje w 1910 roku w miesiącach letnich uruchomić morską żeglugę pasażerską opiera się przy tym na nowym parowcu liniowym „Hela“ mogącym zabrać 600 pasażerów. Należy przy tym, że instalacja na statku żyroskopu ma na celu zmniejszenie kiwania statku i tym samym zapobieżenia pasażerów przed chorobą morską.

W dniu 3 lutego 1910 roku rada gminy omówiła proponowany plan przewozu pasażerów między miejscowościami Kranz — Zoppot — Stolpmünde — Kolberg — Bornholm — Karlskrone (Schweden) i spowrotem. Gdańska firma „Weichsel“ chce włączyć Stolpmünde do rozkładu rejsów pasażerskiego parowca „Hela“ w okresie letnim a konkretnie od 4 lipca do 26 sierpnia. Stolpmünde ma być odwiedzane dwa razy w tygodniu, gdyż przejmuje za dawaniem usług również ma starczać na pokrycie opłaty portowej. W tym celu postanowiono zwrócić się o pomoc państwa, a także zainteresować miasto Słupsk i powiat słupski a także w tej tak ważnej sprawie ubiegać się o jednorazowy wkład od tych urzędów dofinansować jednorazowo tą żeglugę pasażerską. 10 marca burmistrz ogłosił na spotkaniu, że miasto Słupsk będzie partycypować w jednej czwartej kosztów pobieranej opłaty portowej.

21 kwietnia 1910 r. w fabryce kamienia cementowego „Meteor“ zwodowana została barka (żelazo-) siatkobetonu. Jest to pierwsza jednostka tego typu zbudowana w Niemczech. Jednostka ta ma płynnie ukształtowany kadłub, barka ma 10 m długości i 4 m szerokości i jest przeznaczona do transportu żwiru itp. Posiada ładowność 450 centnarów.

Na spotkaniu Spółki Spedycyjnej Stettin-Stolper, oraz spółki komandytowej na akcjach, które odbyło się w Słupsku w dniu 7 czerwca 1910 r., jednogłośnie zdecydowano, że wszystkie parowce spółki („Stadt Stolp“, „Pommerania“, „Askania“, „Mathilde“ i „Saksonia“) są przeznaczone do sprzedaży na licytacji. Po tej sprzedaży wszystkich jednostek ma nastąpić rozwiązanie i likwidacja spółki.

Włączenie naszego portu w Ustce do rozkładu rejsów parowca pasażerskiego „Hela“ zostało ostatecznie zakończone. Piątego lipca 1910 roku parowiec po raz pierwszy wchodzi do portu przy dźwiękach kapeli uzdrowiska. Na przywitanie statku przyszła cała rada gminy z burmistrzem Ziemann'em. Na pokładzie było 80 pasażerów. W Ustce zaokrętowało się na całą rundę około 50 pasażerów. (Należy tu zauważyć, że ruch pasażerski nie był już także uwzględniony w okresie kuracyjnym 1912, ponieważ udział w wycieczkach z Ustki i Słupska tutaj był do tej pory zbyt słaby.)

Zimą 1912 roku powstała nowa jednostka, która jest bardzo znacząca dla połowów głębinowych i żeglugi morskiej. Na zachodniej główce mola, została elektrycznie sterowana syrena szerokim ostrzeżeniem i wezwaniem do uwagi (róg mgłowy) jest ona umieszczona na maszcie obok światła główki.

5 sierpnia 1913 r. wizytowała port ekipa wysokich

Pfählen abgehoben und an den Dünonluß geworfen, wo sie bald ganz zerschellt. Ungefähr 80 Strandzelte werden ein Opfer des Unwetters. Ein Strandzelt wird von der Flut sogar über die Mole geworfen und auf der andern Hafenseite abgesetzt. Das Pumphaus und die Rohrleitung des Warmbades am Strande erleiden Beschädigungen. Naturgemäß werden die Dünen und Waldungen stark mitgenommen. Große Hilfsmaßnahmen werden von einem für die Provinz Pommern gebildeten Komitee eingeleitet, nachdem der Landrat von Brüning in Stolp schon Kreismittel zur Verfügung gestellt hat. In Stolp nehmen die Kreissparkasse und Kreiskommunalkasse Gelder entgegen, eine weitere Sammelstelle richtet die „Zeitung für Hinterpommern (Stolper Wochenblatt)“ ein. Insgesamt werden 9000 Mark, davon durch die Zeitung 3000 Mark, gesammelt.

Am 13. September 1914 um 3.30 Uhr morgens bricht in dem 1907 erst errichteten Kornhaus des Stolper Landwirtschaftlichen Konsumvereins ein Brand aus. An der Bekämpfung des Feuers beteiligen sich neben der hiesigen auch mehrere auswärtige Spritzen. Auch die Stolper Automobilspritze und der Regierungsdampfer „Wilhelms“ greifen tatkräftig ein. Das Feuer, das von einem Landsturmposten und dem Wächter entdeckt wurde, brach in der Betonläufbrücke im nördlichen Flügel des Gebäudes aus. Selbstentzündung ist ausgeschlossen, es wird vielmehr Brandstiftung vermutet. Die günstige Windrichtung wendet die Gefahr für das benachbarte Spirituslagerhaus, in dem gerade 1 1/2 Millionen Liter Spiritus lagern, ab. 50 000 Zentner Korn sind teils vernichtet und teils unbrauchbar geworden. Der angerichtete Schaden beträgt beim Korn rund 500 000 Mark und beim Gebäude 300 000 Mark. Der Erste Staatsanwalt in Stolp setzt für die Ermittlung des Brandstifters eine Belohnung von 500 Mark aus. Für die Vermutung, daß der Brand durch hier von der Kurzeit noch wohnende Russen angelegt worden ist, ließ sich der Beweis nicht erbringen.

Der Neubau des Kornhauses wird sofort begonnen, so daß schon am 28. August 1915 das Richtfest begangen werden kann.

Im Jahre 1920 läuft der Passagierdampfer „Grüßgott“, der den Seediens Danzig—Swinemünde versieht, auch den Hafen Stolpmünde an. Der Hafen macht jedoch schon Ende Juli desselben Jahres durch die Versandung ein Anlaufen unmöglich.

Das norwegische Vicekonsulat wird im Mai 1920 auf Beschluß des norwegischen Ministeriums des Äußern aufgehoben und sein Bezirk dem norwegischen Vicekonsulat in Kolberg unterstellt.

Im Juli 1922 trifft nach dem Kriege als erster Dampfer mit englischer Kohle von der Hugo Stinnes- G.m.b.H. Stettin der schwedische Dampfer „Thunis“ hier ein.

Im Februar 1924 herrscht eine strenge Kälte. Seit dem 24. Februar 1924 liegt ein für Stolpmünde bestimmter holländischer Dampfer mit Thomasmehl etwa eine halbe Stunde vom Hafen entfernt im Eis fest. Das Eis auf der Ostsee ist so fest, daß einzelne Männer der Besatzung über die Eisdecke an Land kommen, um Lebensmittel und Postsachen zu holen. Mehrere Stolpmünder machen der Besatzung auf demselben Weg einen Besuch. Die Eisschicht ist so stark, daß jeglicher Schiffsverkehr völlig aufhört. Die Molen sind bis an den Kranz des Molenfeuers vereist und bilden einen unvergeßlichen Anblick. Mitte März versucht das Linienschiff „Braunschweig“ eine Fahrinne bis zu dem geschaffenen offenen Wasser im Hafen zu brechen. Des Tiefgangs wegen ist ihm dies leider nicht möglich. Am 22. März gelingt es endlich die lange Zeit untätig im Hafen gelegenen Dampfern, die Eisblockade zu durchbrechen. Das Eis treibt nun ab, nur in Höhe der Molen bleibt es noch liegen, da es mehrere Meter dick ist. Ende April erst weicht das Eis an der Küste. Der Kranz, der den Strand noch immer einfaßte, wird von dem scharfen Nordwest-Sturm zerrissen, das Eis treibt endlich ab.

Der bisher hier stationierte Regierungsdampfer „Wilhelms“ kommt nach Kiel. An seine Stelle kommt der Dampfer „Sperber“ am 1. April 1924 nach hier. Der neue Regierungsdampfer ist 1892 erbaut und 200 t groß.

Nach dem Kriege ist hier ein Kommando des Reichswasserschutzes untergebracht worden. Dies wird im Juni

urzędników ministerstwo robót publicznych, Frhr von Coels, tajny radny dr Münchgaden i przedstawiciel rządu z Koszalina Tajnej Rady Budowlanej Wilhelms także zwrócono uwagę na to jak zmienia się otoczenie portu i wydmy.

W dniach 30 i 31 grudnia 1913 r. oraz 9 i 10 stycznia 1914 r. Ustka, podobnie jak całe wybrzeże Pomorskie, została dotknięta przez burzę. Poziom wody w porcie wzrastał do 2,04m powyżej normalnego. Nabrzeża i drogi w porcie były całkowicie zanurzone pod wodą. Powódź zniszczyła Dameribadeanstalt (dzisiejszy Ostbadeanstalt), woda podniosła się stopniowo została wyrzucona do Dünonluß, gdzie wkrótce całkowicie się rozmyła. Około 80 namiotów plażowych zniszczyła burza. Namiot z plaży został wyrzucony na molo i przez przyływ przeniesiony na drugą stronę portu. Pompownia i rura na gorącą wodę odnoszą poważne szkody. Także wydmy i drzewa na wydmach zostały mocno podmyte. Działania pomocowe inicjowała komisja dla województwa pomorskiego, po tym jak starosta powiatu słupskiego von Brüning przekazał fundusze powiatowe. W Słupsku na rzecz poszkodowanych datki przyjmują Kreissparkasse i Kreiskommunalkasse, a kolejny punkt zbiórki prowadzi "Zeitung für Hinterpommern (Stolper Wochenblatt)". W sumie zebrano 9000 marek, z czego 3000 marek jest to kwota uzbierana przez akcję prowadzoną przez gazetę.

13 września 1914 r. o 3:30 w spichlerzu zbożowym, który został zbudowany w 1907 r. wybuchł pożar, budynek należał do Stowarzyszenia Słupskich Konsumentów Rolnych. Oprócz lokalnych strażaków w walce z ogniem bierze udział również kilka zamiejscowych straży pożarnych. Słupski wóz strażacki i straż parowca "Wilhelms" aktywnie gaszą pożar. Pożar, który został odkryty przez pocztowca i strażnika, wybuchł na betonowej kładce w północnym skrzydle budynku. Samozapłon został wykluczony i podejrzewano podpalenie. Korzystny kierunek wiatru oddalał niebezpieczeństwo dla sąsiedniego silosa spirytusowego, w którym przechowywanych było aż 1½ miliona litrów spirytusu. 50000 cetnarów zboża zostało w części zniszczonych lub pozbawionych szans użytkowania. Szkody wyrządzone na ziarnie wyniosły ok. 500.000 marek i budynek 300.000 marek. Główny prokurator w Słupsku wyznaczył nagrodę w wysokości 500 marek za wskazanie podpalacza. Jakkolwiek domniemano choć nie było na to żadnego poważnego dowodu, że pożar został spowodowany przez Rosjan nadal mieszkających tutaj poza okresem kuracyjnym.

Nowy spichlerz zbożowy powstał natychmiast, dzięki czemu „wieńcowe” może się odbyć już 28 sierpnia 1915 r.

W 1920 roku w usteckim porcie wystartował parowiec pasażerski "Grüßgott", który świadczył służbę morską Gdańsk-Swinoujście. Jednak port uniemożliwia rozpoczęcie pracy pod koniec lipca jeszcze tego samego roku ze względu na brak możliwości przeprowadzenia wysyłki.

Norweski wicekonsulat został zniesiony w Ustce w maju 1920 roku decyzją norweskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, a jego okręg został podporządkowany norweskiemu wicekonsulatowi w Kołobrzegu.

W lipcu 1922 roku, po wojnie, szwedzki parowiec "Thunis" przybył tu jako pierwszy z angielskim węglem sprowadzonym przez spółkę Hugo Stinnes- G.m.b.H. Szczecin.

W lutym 1924 były silne mrozy. Od 24 lutego 1924 roku holenderski parowiec z Thomasmehl, przeznaczony do komunikacji z Ustką, utknął w lodzie około pół godziny drogi od portu. Lód na Morzu Bałtyckim jest tak solidny, że poszczególni mężczyźni załogi przechodzą po pokrywie lodowej, aby zakupić w Ustce żywność i pobrać pocztę. Kilka osób odwiedza załogę parowca przykutego lodzie idąc z Ustki po lodzie. Warstwa lodu jest tak silna, że wysyłka towaru jest unieruchomiona. Główni portowe swoim światłom tworzą jakby wieniec ognia co daje patrząc z daleka niezapomniany widok. W połowie marca, liniowiec "Braunschweig" próbuje rozbić lód i stworzyć kanał do utrzymującej się otwartej wody w samym porcie. Niestety, ze względu na głębokość, nie jest to możliwe. 22 marca parowce, które od dawna są bezczynne w porcie, w końcu zdołały przełamać blokadę lodu. Lód teraz dryfuje, tylko na wysokości mól pozostaje nieruchomy, ma kilka metrów

1924 durch Kriminalbeamte abgelöst.

Der Regierungsdampfer „Geheimrat Mau“ wird hier als Schlepp- und Bereisungsdampfer stationiert.

Ende Mai 1925 wird die Bootsbauwerft Bartsch und Suschke hier errichtet.

Im Juni 1925 stellt der Eimerbagger „Simson“ im vorderen Hafen in der Schiffahrtsrinne eine Tiefe von 5,5—5,7 m her.

Zu der Schütze des Molenerbaues werden im Juli 1925 wieder Betonblöcke an der Seeseite der Ostmole versenkt. Die ungefähr 270 Zentner schweren Blöcke werden mit dem Lastprahm in das vordere Hafengebassin befördert und durch den großen Kran über die Mole gehoben. Am 2. August 1925 vormittags trifft das Flettner-Rotorschiff „Buckau“ hier ein und führt Vergnügungsfahrten in See aus.

Die Regierung hat der hiesigen Bootswerft Bartsch und Suschke den Bau eines Fischerei-Aufsichtsfahrzeugs für das Staatliche Oberfischmeisteramt Stolpmünde in Auftrag gegeben. Das Schiff erhält den Namen „Schwan“ wie das bisherige Aufsichtsfahrzeug. Es ist 16 m lang, der Kiel wiegt 150 Zentner. Im Januar 1926 ist das Fahrzeug fertig und wird am 3. März nach einer Feier in Dienst gestellt.

Im Februar 1926 ist der Hafenverkehr dank günstiger Tiefenverhältnisse weiterhin in günstiger Entwicklung. Vom März bis Anfang Oktober 1926 werden am Oststrand neun Bühnen von je 65—80 m Länge gebaut. Von den Kosten von 67000 Mark übernimmt die Gemeinde 13400 Mark, die der Staat zunächst zinslos verauslagt. Zum weiteren Schutz der gefährdeten Dünen an der Ostseite wird an dem Dünenfuß eine Schutzwand von Holzstämmen gezogen. Im Sommer 1926 wird der Bau der rund 700 Meter langen Kaimauer an der Ostseite des Hafens fertiggestellt.

Ende 1926 werden im Lagerungsbassin der Stolpe drei neue Anlegebrücken für die Fischkutter vom Hafenbauamt geschaffen.

Die im Vorjahr gebauten Bühnen bewähren sich so gut, daß im Jahre 1927 drei weitere errichtet werden. Sie haben eine Länge von 50, 55 und 60 m und einen Abstand von je 40 m.

Im Herbst 1928 wird der aus dem Ablagerungsbecken durch den Eimerbagger ausgebagerte Sand auf die Kirchen- und Gemeindegasse an der Stolper Straße durch eine Kreiselpumpe aufgespült. Nachdem die Wiesen angefüllt sind, werden die restlichen Sandmassen durch das Spülverfahren an den Oststrand hinter der zweiten Bühne gebracht.

Der Hafenbetrieb hat sich in solchem Maße ausgedehnt, daß die vorhandenen beiden Gleise der Reichsbahn am Hafen zur Bewältigung des Güterverkehrs nicht mehr ausreichen. Die Reichsbahnverwaltung plant deshalb, an der Ostseite des Hafens noch ein drittes Gleis zu bauen. Das Gleis kann leider nicht bis zum Lotsenhaus gebaut werden, da dies die Hafenstraße wegen ihrer geringen Breite nicht zuläßt.

Am 12. Juli 1929 wird der neue Nebelsignalapparat, der anstelle der elektrischen Motorsirene auf dem Ostmolenkopf angebracht ist, ausprobiert. Das Molenfeuer, das 9 Meter über Mittelwasser liegt, ist um zwei Meter erhöht worden, um die Anlage vor Spritzern und Eis zu schützen.

Die neue Anlage besteht aus einem modernen elektrischen Luftschallmembransender, der eine Reihe von kurzen und langen Tönen sendet, die den Morsebuchstaben S T entsprechen. Das Signal wird in folgenden Zeitmaßen gegeben: Kurzer Ton von 1,5 Sekunden, kurze Pause von 1,5 Sekunden, Wiederholung, ein kurzer Ton von 1,5 Sekunden, lange Pause von 4,5 Sekunden, langer Ton von 4,5 Sekunden und lange Pause von 13,5 Sekunden. Die Wiederholung erfolgt alle 30 Sekunden. Durch diese Anlage soll die Ansteuerung des Hafens auch bei ganz unsichtigem Wetter ermöglicht werden.

Im Herbst 1929 ist der Schiffsverkehr sehr rege. Hauptsächlich werden Getreide nach England, Holland und den Rheinhäfen, Grubenholz nach England und Belgien und Telegraphenstangen nach Frankreich und Belgien ausgeführt.

Am 24. April 1930 läuft ein auf der Bootswerft Josef Bartsch erbautes Fahrzeug glatt vom Stapel. Es handelt sich um einen Motor-Seekreuzer von 12 Meter Länge, 3,10 Meter Breite und 0,85 Meter Tiefgang. Das für den Wannsee bestimmte

grubösi. Pod koniec kwietnia łódź ustępuje tylko przy brzegu. Wieniec lodu, który wciąż otaczał plażę, jest rozdarty przez ostrą północno-zachodnią burzę, łódź w końcu zaczyna dryfować.

Rządowy parowiec "Wilhelms", który stacjonował tu do tej pory, odpływa do Kilonii. Parowiec "Sperber" zajmie swoje miejsce 1 kwietnia 1924 r. Nowy rządowy parowiec został zbudowany w 1892 roku i ma 200 t wyporności.

Po wojnie mieściła się tu państwowa komenda ochrony wybrzeża „Reichswasserschutz”. Została ona zastąpiona przez Kriminalbeamte w czerwcu 1924 roku.

Rządowy parowiec "Geheimrat Mau" stacjonuje tutaj jako holownik i jednostka pomocnicza.

Pod koniec maja 1925 roku zbudowano tu stocznice budowy łodzi „Bartsch i Suschke”.

W czerwcu 1925 roku koparka korytowa "Simson" daje głębokość 5,5- 5,7 m w awanporcie w kanale żegludowym.

W lipcu 1925 roku, betonowe bloki zostały ponownie zatapiające od strony morza na wschodnim moście, je wzmacniając. Bloki o wadze około 270 centnarów są transportowane barkami wejściem do awanportu i następnie podnoszone przez duży dźwig, który umieszczał je na swoje miejsce na moście. 2 sierpnia 1925 roku nad ranem przybywa tu rotorowiec "Buckau" i przewozi wycieczki po morzu.

Rząd zlecił lokalnej usteckiej stoczni Bartsch i Suschke budowę statku dla działań inspekcji rybackiej przeznaczonej do pracy dla Staatliche Oberfischmeisteramt Stolpmünde. Statek nosi nazwę „Schwan” ("Łabędź") jak poprzednia jednostka tego urzędu. Ma on 16 m długości, a stępka waży 150 centnarów. Statek został ukończony w styczniu 1926 roku i wszedł do służby 3 marca po uroczystości.

W lutym 1926 r. ruch portowy nadal rozwijał się korzystnie dzięki zapewnieniu właściwej głębokości wody. Od marca do początku października 1926 roku na wschodniej plaży zbudowano dziewięć łamaczy fal o długości 65- 80 m. Z całkowitego kosztu 67000 marek, gmina płaci 13400 marek, państwo płaci resztę bez odsetek. W celu dalszej ochrony zagrożonych wydm po wschodniej stronie, u podnóża wydmy wykonana jest ochronna ściana z kłód. Latem 1926 roku zakończono budowę 700-metrowej ściany nabrzeża po wschodniej stronie portu.

Pod koniec 1926 roku w porcie na kanale Słupi powstały trzy nowe pomosty dla łodzi rybackich z instytucji Hafenbauamt.

Barki zbudowane w poprzednim roku okazały się tak dobre, że trzy kolejne były zbudowane w 1927 roku. Mają długość 50, 55 i 60 m oraz odstęp na każdej po 40 m.

Jesienią 1928 roku piasek wydobyty z basenu osadowego przez koparkę kubelkową został wyrzucony na kościelną ławkę i ławkę gminną, również został przetransportowany pompą odśrodkową na Stolper Straße. Po zasypaniu ławk pozostałe masy piasku są sprowadzane na wschodnią plażę za pomocą drugiej pogłębiarki, piasek podlega również płukaniu.

Działalność portowa rozszerzyła się do tego stopnia, że istniejące dwa tory kolejowe w porcie nie są już wystarczające, aby poradzić sobie z panującym ruchem towarowym. Administracja "Reichsbahn" planuje zatem budowę trzeciego toru po wschodniej stronie portu. Niestety, tor nie może być zbudowany aż do domu pilota, ponieważ nie pozwalała na drogę portowa ze względu na jej niewielką szerokość.

12 lipca 1929 r. testowana była sygnalizacja przeciwmgielna, która jest zamontowana na wschodniej głowce mola zamiast syreny z silnikiem elektr. Światło, które znajduje się 9 metrów nad średnim lustrem wody, zostało podniesione o dwa metry, aby chronić je przed rozpryskami i lodem.

Nowy system składa się z dźwięku powstałego w nowoczesnym elektrycznym nadajniku membranowym, który zapewnia serię krótkich i długich tonów odpowiadających literom Morse'a S T. Sygnał jest podawany w następujących pomiarach czasu: krótki ton 1,5 sekundy, krótka przerwa 1,5 sekundy, powtórzenie, krótki ton 1,5 sekundy, długa przerwa 4,5 sekundy, długi dźwięk 4,5 sekundy i długa przerwa 13,5 sekundy. Powtórka odbywa się co 30 sekund. System ten ma na

Fahrzeug, das den Namen „Patria“ erhält, hat einen 40 PS-Motor und eine 8 Quadratmeter große Segelfläche, elektrische Beleuchtung und kann eine Stundengeschwindigkeit von 15—17 km entwickeln.

Der Wasserturm ist ein gutes Ansteuerungs- Kennzeichen für den Hafen. Am 27. Mai 1930 läuft das Vermessungsschiff „Meteor“ hier ein, um ihn in das Landmarken-Verzeichnis einzutragen.

Im Juli 1930 werden an je drei Stellen am Hafen und Strand Rettungsgeräte (Rettungsstange, -ring mit Leine) angebracht.

Am 16. Oktober 1930 wird der Eimerbagger „Simson“, der abmoriert werden soll, durch den bisher in Greifenhagen stationierten Eimerbagger „Bagger B XIII“, der den Namen „Stolp B XIII“ erhält, abgelöst. Er leistet 200 cbm in der Stunde, mit 37 großen Eimern, die jeder 300 Liter fassen, schafft er bis zu 47 Schüttungen in der Minute. Da er zwei Schüttrinnen (an Steuer- und Backbordseite je eine) besitzt, kann er ohne Unterbrechung in die Prähme zu beiden Seiten baggern. Die beladenen Prähme werden von dem Dieselmotorbootschlepper „Anderson“ zur Entleerung in die See geschleppt.

Im Jahre 1931 kommt der Lotsenkutter „Fritz“ anstelle des bisherigen („Seemann“), der schon 30 Jahre alt ist, nach hier. Der neue Kutter ist mit einem Dieselmotor von 40 PS und Mast und Segel ausgerüstet und kann eine Geschwindigkeit von zwei Seemeilen entwickeln.

Am 15. Dezember 1931 wird bei Nordweststurm der hohe Wasserstand von 1,85 m gemessen (normal 0,77 m). In der darauffolgenden Nacht steigt das Wasser noch weiter. Im Pegelhaus wird ein Wasserstand von 1,92 m registriert. Die Fischerkoppel steht völlig unter Wasser.

Eine Hafensbesichtigung findet am 28. Juni 1932 durch die Regierungsbaumeister Hansen und Gerth statt.

Im Juni 1931 werden an der Ost- und Westmole rund 240 Zentner schwere Zementblöcke als Wellenbrecher gelegt.

Das Oberfischmeisteramt, das vor ungefähr acht Jahren von Danzig nach hier gekommen ist, wird am 1. Juli 1931 nach Kolberg verlegt.

Eine Springflut als Begleiterscheinung eines Gewitters wird am 19. August beobachtet. Zur Zeit der Flut zeigt das Wasser im Hafen einen Pegelstand von 1,47 m (Normalstand 0,77 m) aus. Das Wasser ging dann sogar bis auf 0,35 m zurück. Dieser Wechsel wiederholt sich noch öfter, allerdings nicht mehr in dem geschilderten Ausmaß. Während der Flut wird die große Hafenfähre auf die Treppe zur Fähre gesetzt.

1934 wird mit den Arbeiten für einen großzügigen Ausbau des Hafens an der Westseite begonnen. Nach zwei Jahren sind die umfangreichen Arbeiten beendet. Die Verbesserung des Hafens bewirkt eine bedeutende Zunahme des Verkehrs.

Wie in den Vorjahren wird auch im April 1927 an der Festlegung der Dünen gearbeitet. Es werden über 200 Erwerbslose dabei beschäftigt.

Aufschlußreich sind einige Zahlen aus dem Hafenverkehr:-

Jahr	Schiffe		Jahr	Schiffe	
	Eingang:	Ausgang:		Eingang:	Ausgang:
1878	284	280	1919	146	151
1880	319	322	1924	317	312
1889	393	395	1929	553	548
1895	288	289	1931	525	519
1896	331	329	1932	536	546
1901	276	276	1933	506	502
1904	418	418	1934	500	499
1905	475	475	1935	507	594
1913	541	543	1936	587	639

Der Verkehr hat in den letzten Jahren ständig zugenommen, da sich die Ladefähigkeit der Schiffe ganz bedeutend erhöht hat.

Der Güterverkehr im Hafen (Einfuhr und Ausfuhr) zeigt folgendes Bild:

1930 rund 230 000 t

1934 rund 191 000 t

celu umożliwienie lokalizacji portu nawet w przypadku bardzo brzydkiej pogody.

Jesienią 1929 roku ruch żeglugowy był bardzo napięty. Zboża są wywożone głównie do Anglii, Holandii i portów Renu, drewno kopalniane do Anglii i Belgii oraz słupy telegraficzne do Francji i Belgii.

24 kwietnia 1930 roku jednostka zbudowana w stoczni Josef Bartsch została zwodowana bardzo udanie. Był to motorowy krążownik morski o długości 12 metrów, szerokości 3,10 metrów i zanurzeniu 0,85 metra. Jednostka była przeznaczona dla Wannsee, nazywała się „Patria“, miała silnik o mocy 40 KM i 8 metrów kwadratowych powierzchni żagla, miała swoje oświetlenie elektryczne i mogła rozwijać prędkość 15-17 km/h.

Wieża ciśnień jest bardzo dobrym znakiem nawigacyjnym dla portu. 27 maja 1930 r. przypłynął tutaj statek naukowy „Meteor“ chodziło o to, aby wprowadzić znaki nawigacyjne do katalogu punktów orientacyjnych.

W lipcu 1930 roku w porcie i na plaży zainstalowano nowy sprzęt ratunkowy (tyczka ratownicza, koło ratunkowe z linką).

16 października 1930 roku koparka „Simson“, która ma zostać stąd wycofana, zostaje zastąpiona koparką kubelkową „Bagger B XIII“, która wcześniej stacjonowała w Greifenhagen, i która nosi nazwę „Stolp B XIII“. Zapewnia wydajność 200 m³ na godz., ma 37 kubłów, z których każdy może pomieścić 300 litrów, pracuje do 47 napełnień na minutę. Ponieważ ma dwa przenośniki (jeden po prawej i jeden po lewej burcie), może prowadzić załadunek barek po obu burtach bez przerwy. Załadowane barki są holowane w głąb morza przez holownik (łódź motorowa z siln. Diesla) „Anderson“ celem opróżniania.

W 1931 roku w miejsce kutra („Seemann“), który miał już 30 lat, wchodzi na wyposażenie kuter pilotowy „Fritz“. Nowy kuter jest wyposażony w silnik wysokoprężny o mocy 40 KM i posiada dodatkowo maszt i żagle, i może rozwijać prędkość dwóch węzłów.

15 grudnia 1931 r. przy północno- zachodnim wietrze odnotowany był wysoki stan wody na poziomie 1,85 m (zwykle 0,77 m). Następnego nocy woda podnosiła się jeszcze bardziej. W miejscu pomiarów poziom wody się podniósł do 1,92 m. Wybieg wędkarski w porcie był całkowicie zanurzony.

28 czerwca 1932 r. rządowi budowniczowie Hansen i Gerth przyjechali tu na zwiedzanie portu.

W czerwcu 1931 r. jako łamacze fal zostały ułożone kamienie (po ok. 240 centn.) na wschodnim i zachodnim mołu.

Naczelnik biura połowów rybackich, który przybył tu z Gdańska około osiem lat temu, został przeniesiony do Kolbergu 1 lipca 1931 roku.

Wiosenna powódź jako efekt uboczny sztormu daje się zaobserwować 19 sierpnia. W czasie powodzi woda w porcie wykazuje poziom 1,47 m (normalny poziom wynosi 0,77 m). Woda zmniejszyła się nawet do poziomu 0,35m. Zmiany powtarzają się zimą i wiosenną porą częściej, ale nie zachodzą w takim zakresie. Podczas powodzi wysoki stan wody poznać po zanurzonych schodach do promu.

W 1934 roku rozpoczęły się prace nad obszerną rozbudową portu po jego zachodniej stronie. Po dwóch latach szeroko zakrojone prace są zakończone. Poprawa portu powoduje znaczny wzrost ruchu w porcie.

Podobnie jak w latach ubiegłych, w kwietniu 1927 r. przeprowadzono prace nad wzmocnieniem wydm. Zatrudnionych było ponad 200 bezrobotnych.

Niektóre dane z ruchu portowego ujawniają postęp: -

rok	statki		rok	statki	
	wejścia:	wyjścia:		wejścia:	wyjścia:
1878	284	280	1919	146	151
1880	319	322	1924	317	312
1889	393	395	1929	553	548
1895	288	289	1931	525	519
1896	331	329	1932	536	546
1901	276	276	1933	506	502

1931 rund 180 000 t	1935 rund 228 000 t
1932 rund 140 000 t	1936 rund 227 000 t
1933 rund 197 000 t	

1904	418	418	1934	500	499
1905	475	475	1935	507	594
1913	541	543	1936	587	639

Am 12. Mai 1932 trifft, von Wismar kommend, der für den hiesigen Hafen bestimmte Zollkreuzer „Falke“ — zunächst für drei Monate auf Probe — hier ein, um den Kontrolldienst an der Küste zu versehen. Der Kreuzer mit vier Mann Besatzung ist 15,30 m lang, 3,40 m breit und hat 1,30 m Tiefgang. Mit seinen beiden 60 PS-Benz-Dieselmotoren kann er eine Geschwindigkeit von 11 Seemeilen entwickeln. Diese läßt sich noch durch das Setzen der Segel bedeutend erhöhen.

Ende Juli 1932 - Wird der Kreuzer „Falke“ nach Wismar zurückberufen. An seine Stelle tritt am 25. August der größere Zöllkreuzer „Hedda“. Dieser hat neun Mann Besatzung und bei einer Länge von 26 und einer Breite von 4,50 m 1,50 m Tiefgang. An Bord befindet sich ein kleines Motorboot.

Aus dem Gemeindeleben

Der Antrag der Stolpmünder, eine Stadtgemeinde zu bilden, ist abgelehnt worden.

1875 legt Gemeindevorsteher Bliesener sein Amt vorgerückten Alters wegen nieder. Am 1. Juni 1875 erfolgt die Neuwahl. Von 113 abgegebenen Stimmen erhält der Sohn, der Amtssekretär Adolf Bliesener, 84. Damit übernimmt er das Gemeindevorsteheramt, nachdem er bisher schon seinen Vater tatkräftig unterstützt und mehrere Zweige der Verwaltung selbst geführt hat.

Am 1. Januar 1877 wird die Hundesteuer in Stolpmünde eingeführt, sie beträgt jährlich zwei Mark je Hund.

Bis 1877 herrschte hier „die schöne Sitte“, daß die Schweinehändler mit ihren Herden unter Peitschengeknall und Hundegebell die Straßen durchzogen, um Käufer für ihre Tiere zu finden. Diesem geräuschvollen Brauch wird nun durch einen Gemeindebeschluß ein Ende gemacht. Den Händlern ist ein Kaufplatz außerhalb des Ortes angewiesen worden. In der Polizeiverordnung heißt es, daß der Schweineverkauf nur noch auf dem durch Marktplätze gekennzeichneten Platz hinter dem Gehöft des Schneidermeisters Schulz stattfinden darf. Zuwiderhandlungen werden mit 0 Mark Strafe oder verhältnismäßiger Haft geahndet.

Bisher wurden sämtliche Hausbesitzer zu einer Versammlung eingeladen, um einen Gemeindebeschluß herbeizuführen. In diesen Gemeindeversammlungen ging es mitunter recht lebhaft zu. Am 12. Juli 1878 sind aus drei Klassen Hausbesitzern zwölf Männer als Gemeinde-Vertreter gewählt worden, die fortan mit dem Gemeindevorstande über die kommunalen Angelegenheiten zu verhandeln haben. Da aber diejenigen selbständigen Einwohner, die nicht Hausbesitzer sind, von der Wahl ausgeschlossen bleiben, auch wenn sie zu den Höchstbesteuerten gehören, ist die Wirkung der neuen Einrichtung sehr beschränkt.

Im November 1879 wird der Postsekretär a. D. Loeck zum Steuererheber ernannt und als solcher vereidigt.

Die Amtstätigkeit des Gemeindevorstehers Adolf Bliesener geht im Herbst 1881 zu Ende. Am 22. Juni 1881 wird von den Vertretern der Gemeinde der frühere Schiffskapitän Friedrich Lewien mit 15 gegen 10 Stimmen zum Gemeindevorsteher gewählt.

Im Jahre 1883 ist Stolpmünde ein Flecken mit 189 Wohnhäusern und 1997 Einwohnern. Die Hauptbeschäftigung

Ruch portowy w ostatnich latach stale wzrastał, ponieważ zdolność przewożenia ładunku przez statki znacznie wzrosła.

Ruch towarowy w portcie (import i eksport) przedstawia następujący zapis:

1930 przepływ 230 000 t	1934 przepływ 191 000 t
1931 przepływ 180 000 t	1935 przepływ 228 000 t
1932 przepływ 140 000 t	1936 przepływ 227 000 t
1933 przepływ 197 000 t	

W dniu 12 maja 1932 r., stacjonująca dotąd w Wismarze, jednostka urzędu celnego "Falke" została przeznaczona do lokalnego portu, na trzy miesiące okresu próbnego, w celu świadczenia służby inspekcyjnej. Krążownik z czteroosobową załogą ma 15,30 m dług., 3,40 m szer. i 1,30 m głębokość. Dzięki dwóm silnikom wysokoprężnym o mocy 60 KM może rozwinąć prędkość 11 węzłów. Jego prędkość można zwiększyć przez postawienie żagli.

W końcu lipca 1932 - Krążownik "Falke" został odwołany do Wismaru. Większy krążownik celny "Hedda" zajmuje jego miejsce 25 sierpnia. Ma dziewięciosobową załogę i długość 26m i szerokość 4,50 m, i 1,50 m zanurzenia. Na pokładzie znajduje się mała motorówka.

Z życia gminy

Jak już wspomniano gdzie indziej, Ustka to mała wioska rybacka zamieszkała przez rybaków i żeglarzy od czasów starożytnych. Gdy rzemieślnicy i kupcy jeszcze się tutaj nie osiedlili, mieszkańcy kupują więc pożądane towary w Słupsku. Niedziele, niestety, wiadomo z tego pierwszego okresu po nabyciu portu przez miasto Słupsk.

Wprowadzenie kodeksu okręgowego w 1874 roku ma znaczenie dla administracji gminnej. Rozszerzają one uprawnienia samorządowe dla samej gminy. Wspomniany w dokumentach jest szef projektu ustawy i mianowany przez radę księgową i właściciel domu, Bliesener. W lipcu 1874 został on zaprzysiężony na honorowego przywódcę okręgu. W tym samym czasie złożył on przysięgę w urzędzie. Pierwszy farmaceuta Schöffle Herhudt zostaje zastępcą szefa biura.

Wniosek Stolpmünde o utworzenie gminy miejskiej został odrzucony.

W 1875 roku naczelnik gminy Bliesener podał się do dymisji z powodu zaawansowanego wieku. 1 czerwca 1875 r. odbyły się wybory. Ze 113 oddanych głosów syn sekretarza stanu Adolf Bliesener, otrzymał 84 głosy. W ten sposób przejmuje kierownicze stanowisko urzędu gminy, już teraz aktywnie wspierał swojego ojca i sam zawiaduje kilkoma oddziałami administracji.

W dniu 1 stycznia 1877 r. w Ustce zostaje wprowadzony podatek od psów, który wynosi dwie marki od psa rocznie.

Do 1877 roku panował tu "piękny zwyczaj", że świnie w stadach wędrowały po ulicach prawie samopas i w asyście szczekania psów, a chodziło o znalezienie nabywców dla swoich zwierząt. Ten hałaśliwy zwyczaj prowadzenia ulicznej sprzedaży został jednak ukrócony decyzją urzędu gminy. Sprzedający zostali zmuszeni do kupna placu targowego poza miejscowością. Odpowiednie rozporządzenie miejscowej policji stanowi, że sprzedaż świń może odbywać się tylko na odpowiednio oznakowanym placu, obecnie znajdującym się nieopodal za gospodarstwem mistrza krawieckiego Schulza. Złamanie zakazu i manipulacja miejscem handlu jest zagrożone odpowiedzialnością karną.

Jak do tej pory wszyscy właściciele domów zostali zaproszeni na spotkanie, aby doprowadzić do podjęcia decyzji społecznej. Takie spotkania w tym okręgu były czasami „dość żywe”. 12 lipca 1878 r. dwunastu mężczyzn z trzech klas właścicieli domów zostało wybranych na przedstawicieli społeczności, którzy od tego czasu musieli negocjować z radami

der Bewohner ist nach wie vor die Fischerei und Seefahrt. Es hat sich aber inzwischen eine nicht geringe Anzahl Handwerker und Kaufleute niedergelassen.

Am 22. Februar 1894 erfolgt die Gründung eines Verschönerungsvereins. Es werden Beiträge im Gesamtbetrag von über 400 Mark gezeichnet. Der Vorstand wird aus dem Gemeindevorsteher F. D. Lewien, Kapitän Paul Reetzke, Mühlenbesitzer Helm, Kapitän August Schütt und Hafengebäudebauer Buhr gebildet. Der Verein verdankt sein Entstehen insbesondere dem Regierungsbaumeister Zander und dem Kaufmann Georg Krause.

Im Dezember 1884 genehmigt der Bezirksausschuß die Abhaltung von Wochenmärkten am Sonnabend von 8—2 Uhr.

Die Mittelstraße ist im April 1875 gepflastert worden. Das sich sonst ansammelnde Wasser wird durch unterirdische Röhren abgeleitet. Außer dieser hat nur noch die Hauptstraße ein Steinpflaster.

Dies läßt aber auch noch viel zu wünschen übrig. Dieser Zustand besteht noch um 1890. In dem losen Sand der Straßen liegen schwerbeladene Fuhrwerke oft fest. Im Sommer werden mit Rücksicht auf die Badegäste Bretter für die Fußgänger als Ersatz für die fehlenden Bürgersteige gelegt. Die Pflasterung der übrigen Straßen setzt im Jahre 1896 ein.

Die Einführung einer Kontrolle über die zum Verkauf kommende Milch hinsichtlich ihres Fettgehalts und ihrer Beschaffenheit ist im allgemeinen Interesse schon vor längerer Zeit beschlossen worden. Im März 1895 beschließen die Gemeindevertreter, nun auch mit Beginn der Badesaison die obligatorische Fleischschau einzuführen. Es werden zwei Personen (als Fleischbeschauer und Vertreter) gewählt, die ihre Ausbildung im Schlachthaus in Stolp erhalten sollen. Bisher wurden nur die Schweine auf Trichinen untersucht. Die bis jetzt von dem Apotheker Rosenstedt ausgeübte Trichinenschau soll nun auch der Fleischbeschauer übernehmen. Im November 1895 stellt der Schlachthofdirektor Dr. Schwarz, Stolp, die zu erlassende Polizeiverordnung betreffend die Einführung einer obligatorischen Fleischschau im Amtsbezirk Stolpmünde zusammen.

In der Gemeindevertreterversammlung am 13. Mai 1895 wird beschlossen, in der Mitte des alten Kirchplatzes auf einem Sockel eine Bronzebüste des Kaisers Friedrich aufzustellen. Die Mittel sollen durch freiwillige Beiträge aufgebracht werden. Zur Ausführung des Beschlusses und zur entsprechenden Verschönerung des Platzes wird ein Komitee von sechs Personen gewählt.

Vom 1. Juli 1895 ab versorgt die Stolper Molkereigenossenschaft die hiesigen Einwohner vom Milchwagen aus mit Milch usw.

Im Dezember 1903 verhandelt die Gemeindevertretung über die Einführung von Gaslicht. Gasanstaltsdirektor Kuckuck, Stolp, hat in der letzten Sitzung einen eingehenden Vortrag gehalten. Es werden Feststellungen getroffen, wieviel Einwohner den Gasanschluß wünschen. Am 10. März 1904 wird der Bau einer Gasanstalt endgültig beschlossen und am 14. Juni die Bauausführung der Firma Francke, Bremen, übertragen. Die Arbeiten werden nun sofort in Angriff genommen. Mit dem Legen des Rohrnetzes wird in der Bergstraße begonnen. Der Bau der Gasanstalt ist ein großer Fortschritt für die Gemeinde. Es kann jetzt die Beleuchtung der Straßen, der öffentlichen Lokale und Privatwohnungen wesentlich verbessert werden.

Anfang April 1905 wird die Pflasterung der Hauptstraße Sauf Kreiskosten begonnen.

Nach Ablauf der sechsjährigen Amtsperiode des Gemeindevorstehers F. D. Lewien am 1. Juli 1905 erfolgt seine Wiederwahl.

Am 6. April 1903 wird hier eine Spar- und Darlehenskasse e.G.m.b.H. gegründet. Als Direktor wird der Schmiedemeister Werner Gerson, als Beisitzer und Stellvertreter Fleischermeister William Münster und zum Kassenrendanten Schneidermeister Otto Kruckow ernannt. Die Spareinlagen werden mit 3 v. H. verzinst. In der Generalversammlung am 4. Januar 1904 wird bekanntgegeben, daß die bisherige Einzahlung 19 984,75 Mark und die Auszahlung 19 758,60 Mark beträgt. Die Kasse gewährt

mejskimi w drażliwych sprawach gminnych. Jednakże, ponieważ ci samozatrudnieni mieszkańcy, którzy nie są właścicielami domów, pozostają automatycznie wykluczeni z wyborów, nawet jeśli należą do mieszkańców najwyżej opodatkowanego szczebla ich wpływ jest bardzo ograniczony.

W listopadzie 1879 r. sekretarz poczty a. D. Loeck został mianowany poborcą podatkowym i zaprzysiężony jako taki.

Oficjalna działalność wójta gminy Adolfa Bliesenera kończy się jesienią 1881 roku. 22 czerwca 1881 roku przedstawiciel urzędu gminy, były kapitan statku, Friedrich Lewien został wybrany na nowego szefa gminy 15 głosami za i 10 głosami przeciw.

W 1883 roku Ustka jest miejscem z 189 domami i 1997 mieszkańcami. Głównym zajęciem mieszkańców jest rybołówstwo i udział w transporcie morskim. Jakkolwiek jednak obok tych głównych zajęć pojawia się pewna liczba zatrudnionych rzemieślników i kupców.

22 lutego 1894 r. powstało stowarzyszenie upiększania miejsca zamieszkania. Składki są subskrybowane w sumie na ponad 400 marek. W skład zarządu wchodzi naczelnik gminy F. D. Lewien, kapitan Paul Reetzke, właściciela młyna Helm, kapitana Augusta Schütta i urzędnika budowy portu aktualnie pełniącego swój urząd Buhr'a. Stowarzyszenie zawdzięcza swoje utworzenie w szczególności architektowi rządowemu Zanderowi i kupcowi Georgowi Krause.

W grudniu 1884 r. komisja okręgowa zatwierdziła organizowanie co tydzień targów w soboty w godz. 8:00-14:00.

Główna ulica została utwardzona w kwietniu 1875 roku. Gromadzącą się na ulicy wodę odprowadzają podziemne rurki drenazowe. Oprócz tego tylko ta główna ulica posiada kamienny trotuar.

Ale to również pozostawia wiele do życzenia. Taki stan rzeczy nadal istnieje jeszcze w 1890 roku. Ciężkie pojazdy często grzęzły w luźnych piaskach ulic. Latem rozkładane są deski na przejściach dla pieszych a to w celu, aby pomóc kąpiącym się letnikom. Wykonanie utwardzonej nawierzchni pozostałych chodników rozpoczyna się w 1896 roku.

Wprowadzenie kontroli nad mlekiem przed jego sprzedażą pod względem zawartości tłuszczu i jego innych właściwości zostało ustalone już jakiś czas temu w dobrze rozumianym interesie ogólnym. W marcu 1895 roku przedstawiciele gminy postanowili wprowadzić obowiązkową kontrolę mięsa, na początku sezonu kąpielowego. Zostawali wybierane dwie osoby (jako inspektorzy od kontroli mięsa), osoby te przechodzili odpowiednie szkolenie w ubojni w Słupsku. Do tej pory tylko świnie były testowane na trichinę. „Trichinenschau”, które do tej pory było tylko w posiadaniu farmaceuty Rosenstedt, ma być teraz również przejęte przez inspektora mięsa. W listopadzie 1895 r. dyrektor ubojni, dr Schwarz, Słupsk, opracował wykonawcze przepisy policyjne dotyczące wprowadzenia obowiązkowej kontroli mięsa przeprowadzanej w miejscowości Ustka.

Na spotkaniu przedstawiciele gminy w dniu 13 maja 1895 roku postanowiono wznieść na cokole, na środku starego placu kościelnego popiersie cesarza Fryderyka. Ustalono też, że niezbędne środki zostaną pozyskane przez dobrowolne składki. Została wybrana specjalna komisja do podejmowania niezbędnych decyzji o podjęciu prac mających na celu upiększanie tego miejsca.

Od 1 lipca 1895 r. Spółdzielnia Mleczarska w Słupsku zaopatruje mieszkańców miejscowości Ustka w mleko ze swojej cysterny itp.

W grudniu 1903 r. rada gminy wynegocjowała wprowadzenie światła z gazu. Dyrektor firmy gazowej Kuckuck ze Słupska, wygłosił dogłębną prezentację na ostatnim spotkaniu. Na wstępie ustalono ile mieszkańców chce podłączyć się do instalacji gazowej. 10 marca 1904 r. ostatecznie podjęto decyzję o budowie stacji benzynowej i 14 czerwca przekazano budowę firmie Francke, Bremen. Prace rozpoczęły się natychmiast. Układanie sieci rurociągów rozpoczyna się na ulicy „Bergstraße”. Budowa stacji benzynowej jest ważnym krokiem naprzód dla całej gminnej społeczności. Oświetlenie ulic, miejsc publicznych i prywatnych mieszkań można teraz

jetzt 3 1/2 v. H. Zinsen.

Ein Haus- und Grundbesitzerverein wird am 14. Dezember 1904 bzw. 10. Januar 1905 hier gegründet. Es treten dem Verein sofort 64 Mitglieder bei. Zweck und Ziele des Vereins sind: 1. Die Förderung und Wahrung der Interessen der Haus- und Grundbesitzer, 2. Beratung und Besprechung über kommunale Angelegenheiten, 3. ganz besondere Pflege der Frage- und Beantwortungsabende und 4. Veranstaltung von Vorträgen von Fachleuten. Der Beitrag wird auf jährlich 1 Mark festgesetzt. In den Vorstand werden C. E. Geiss als

1. Vorsitzender, Fredersdorf als Stellvertreter, Riebschläger als Schriftführer, Johann Falcke als Stellvertreter, Gerson als Kassenführer, und Münster, Schnnck, Louis Schwarz, und Kruckow als Beisitzer gewählt. In dem ersten Protokoll heißt es: „Die einseitige Handhabung der Amtsgewalt seitens des Gemeindevorstehers veranlasste eine Anzahl Bürger, zusammenzutreten, nun darüber zu beraten, einen Haus- und Grundbesitzerverein zu begründen, um die Ortsinteressen durch einen Verein besser wahrnehmen zu können.“

Am 20 März 1906 findet auf Anregung der Gemeindevertretung eine Vorbesprechung über die Gründung einer Molkereigenossenschaft statt. Es sind einige Stolpmünder und zahlreiche Landwirte aus den nächstliegenden Ortschaften erschienen. Gemeindevorsteher F. D. Lewion begrüßt die Erschienenen, worauf der prakt. Arzt Dr. Bodenstein ausführt, daß die bäuerlichen Klein- und Großgrundbesitzer in der nächsten Umgebung Molkereien gründeten. Diese Landwirte hätten bisher ihre Milch nach Stolpmünde geliefert. Durch diese Gründungen laufe Stolpmünde Gefahr, den Milchbedarf der Einwohner nicht decken zu können. Diese Gefahr könne während der Badesaison noch viel empfindlicher werden. Deshalb habe die Gemeindevertretung über die Sicherstellung der Milchversorgung beraten. Aber auch die Milchproduzenten würden durch die Gründung einer Molkerei eine sichere und höhere Verwertung der Milch haben. Rittergutsbesitzer Kratz und Graf von Baudissin führen an Hand von Zahlenmaterial aus, daß eine solche Gründung äußerst zweckmäßig und wirtschaftlich für die umliegenden Milchproduzenten sei. Es käme auch nur Stolpmünde als Zentrale hierfür in Frage. Der Gemeindevorsteher erklärt noch, daß die Gemeinde das weitgehendste Entgegenkommen beweisen würde.

Die Gründung der Molkerei erfolgt dann kurze Zeit später. Im August 1907 wird der Betrieb in dem gegenüber dem Bahnhof errichteten Gebäude aufgenommen, nachdem er ab 1. Juni 1907 in einem Nebengebäude des Ackerbürgers Kuhse eröffnet worden war. Bei der Gründung treten 44 Landwirte der Genossenschaft bei. Diese Zahl erhöht sich aber bald bedeutend.

Der Vaterländische Frauenverein Stolp-Stadt unterhält hier seit Juni 1895 eine Kinderheilstätte, die am 1. Juni 1906 mit der Aufnahme von 33 Kindern wiedereröffnet wird. Am 28. Juli 1906 findet die Grundsteinlegung für den Neubau der Kinderheilstätte statt. Die Feier leitet der vom Trompeterkorps der Blücherhusaren gespielte Choral „Lobe den Herrn“ ein. Die Weiherede hält Superintendent Bartholdy, Stolp. Er erwähnt aus der Geschichte der Heilstätte, daß im Jahre 1894 die Gründung vom Vaterländischen Frauenverein Stolp-Stadt in Erwägung gezogen sei. Schon im Juni 1895 sei das Gaedtkesche Haus in der Sandstraße für diesen Zweck für 225 Mark gemietet worden. Im Jahre 1895 seien 18 Kinder aufgenommen worden (538 Verpflegungstage, 379 warme Bäder verabfolgt, 583,80 Mark Kosten), im Jahre 1905 seien es schon 89 Kinder mit 3144 Verpflegungstagen, 1124 warmen Bädern bei 3395,50 Mark Kosten. In dem elfjährigen Zeitraum von 1895—1905 betrage die Zahl der aufgenommenen Kinder insgesamt 509, die der Verpflegungstage 15 831, die der verabfolgten warmen Bäder 8814 und die Höhe der Kosten 16 290,50 Mark.

In den Jahren 1895 und 1896 hätte der Verein bei Gaedtker in der Sandstraße sein Heim gefunden und zählte für den Sommer 225 Mark Miete. Im Jahre 1897 siedelte er in das dem Kammerherrn von Zitzewitz gehörige Haus am Kirchplatz über, wo er für 240 Mark eine geräumige Wohnung gefunden habe. Da dieses Haus für die immer wachsende Anstalt zu klein wurde, habe die Generalversammlung am 9. Januar 1900 den

zweckmäßig und wirtschaftlich

zweckmäßig und wirtschaftlich

zweckmäßig und wirtschaftlich

zweckmäßig und wirtschaftlich

zweckmäßig und wirtschaftlich

zweckmäßig und wirtschaftlich

zweckmäßig und wirtschaftlich

zweckmäßig und wirtschaftlich

zweckmäßig und wirtschaftlich

Ankauf eines eigenen Hauses beschlossen. Auf Grund dieses Beschlusses sei das Haus Kirchplatz 9 für 12 500 Mark erworben worden. Aber auch im eigenen Hause sei das Werk bald über seinen Rahmen hinausgewachsen. Deshalb habe der Vorstand am 11. Februar 1905 den Verkauf des Hauses und einen Neubau in Erwägung gezogen. Zu diesem Zeitpunkt habe der Kaufmann Eugen Wolff, Charlottenburg, dem Verein 5000 Quadratmeter Land an der Grenze von Neu-Weitenhagen zu einem Neubau angeboten. Der beabsichtigte Verkauf sowohl als auch das Angebot des Kaufmanns Wolff hätten sich durch die damaligen Verhältnisse zerschlagen. Erst am 7. März 1906 sei das Haus an den Seelotsen Schwarz, Stolpmünde; für 10 000 Mark verkauft worden. Die Stadt Stolp habe nun das Baugelände hergegeben. Stadtbaumeister Diesend und Stadtrat Mühmelt hätten dem Verein mit ihrer Sachkenntnis bei der Aufstellung der Pläne und Zeichnungen beratend zur Seite gestanden. Am 27. April 1906 sei die Ausführung des Neubaus nach öffentlicher Ausschreibung dem Architekten Röser, Stolp, für den Preis von 41 724,20 Mark übertragen worden. Nach dieser Ansprache und einem Vortrag des Trompeterkorps wird die Einmauerung der Urkunde vorgenommen. Die erste Vorsitzende versenkt die versiegelte Urkunde mit den Worten: „Wo der Herr nicht das Haus baut, so arbeiten umsonst, die daran bauen, an Gottes Segen ist alles gelegen!“ Hammerschläge führen dann der Erste Bürgermeister Zielke, der zweite Bürgermeister namens der Armen-Direktion, Stadtverordneten-Vorsteher Berndt, sowie Vertreter des Kreis Ausschusses, des Kreistages, der Vaterländischen Frauenvereine "Stölp-Stadt und Stolpmünde, Architekt Röser u. a. aus. Nach der Grundsteinlegung gibt die Husarenkapelle ein Konzert zum Besten der Kinderheilstätte. Abends veranstaltet die Badedirektion für den gleichen Zweck ein Feuerwerk.

Im Jahre 1906 verstirbt der Gemeindevorsteher F. D. Lewien.

Die Dienstgeschäfte haben inzwischen einen immer größeren Umfang angenommen. Aus diesem Grunde entschließt sich die Gemeindevertretung einen Berufsbeamten als Gemeindevorsteher, der gleichzeitig Amtsvorsteher und Standesbeamter ist, anzustellen. Die Aufsichtsbehörde hat hiergegen Bedenken und so kommt es zunächst nur zur Bestellung eines kommissarischen Gemeindevorstehers. Im November 1906 wird der Stadtsekretär Gohlke aus Landsberg an der Warthe zum kommissarischen Gemeindevorsteher ernannt. Gleichzeitig werden von ihm die Geschäfte des Amtsvorstehers und Standesbeamten wahrgenommen. In der Sitzung am 29. November 1906 begründet der Oberlotse den von ihm eingebrachten Antrag auf Anschluß des Gemeindehauses an das öffentliche Fernsprechnet. Nach längerer Debatte wird der Antrag mit 12 gegen 2 Stimmen angenommen. Die Kosten belaufen sich auf 80 Mark. Der Beschluß über die vom kommissarischen Gemeindevorsteher Gohlke vorgeschlagene Änderung der üblichen Bekanntmachung lautet: „Anstelle der bisherigen ortsüblichen Bekanntmachung durch Ausruf beschließt die Gemeindevertretung, daß fortan die Bekanntmachungen durch Anschlag an öffentlichen Tafeln und Aushang an der Gemeindetafel am Gemeindehause zu erfolgen haben. Es sollen etwa sechs Tafeln aufgestellt werden. Alles weitere hat die Baukommission zu veranlassen. Die von Privatpersonen aufgegebenen Bekanntmachungen werden auch ferner durch Ausklingeln erfolgen. Die Gebühr beträgt 1,50 Mark. Es können Privatleute ihre Bekanntmachungen auch auf die Tafeln gegen eine Gebühr von 50 Pfennig setzen lassen. Eine von dem Magistrat Schneidemühl eingegangene Eingabe wegen besserer Bahnverbindung nach Stolpmünde wird unterzeichnet und soll dem Minister unterbreitet werden.

Anfang Februar 1907 gibt der Kommissarische Gemeindevorsteher den Gemeindevertretern bekannt, daß er sich vor einiger Zeit bei dem Regierungspräsidenten wegen teilweiser Aufhebung und Verlegung des Fährbetriebes beschwert habe. Der Fiskus sei nach seinem

gorących kąpeli, kosztowało 583,80 marek), w 1905 r. było już tutaj aż 89 dzieci z 3144 dniami gastronomii, zorganizowano tutaj aż 1124 ciepłe kąpiele po kosztach 3395,50 Mark. W 11-letnim okresie od 1895 roku do 1905 roku łączna liczba dzieci przyjmowanych wynosiła 509, czyli w dniach posiłków 15 831, a w ciepłych łaźniach wzięło udział 8814 dzieci za łączny koszt 16 290,50 marek.

W latach 1895 i 1896 związek znalazł swoje miejsce w domu p. Gaedtke na ulicy Sandstraße i płacił 225 marek czynszu za okres letni. W 1897 roku przeniósł się do domu na Kirchplatz, który należał do szambelana von Zitzewitz, gdzie znalazł przestronne mieszkanie za czynsz wynoszący 240 marek. Ponieważ ten dom stał się zbyt mały dla stale rozwijającej się instytucji, Zgromadzenie Ogólne postanowiło 9 stycznia 1900 roku kupić własny dom. Na podstawie tej podjętej formalnie decyzji dom na Kirchplatz 9 (ul. Marynarki Polskiej) został nabyty za 12 500 marek. Ale nawet ten nowy nabytek szybko okazał się za mały, jeśli idzie o potrzeby. Dlatego w dniu 11 lutego 1905 r. zarząd podjął decyzję sprzedaży starego domu i kupno całkiem nowego budynku. W tym czasie kupiec Eugen Wolff, Charlottenburg, zaoferował stowarzyszeniu działkę o 5000 metrów kwadratowych ziemi na granicy Neu-Weitenhagen dla nowego budynku. Planowana sprzedaż, zarówno sama oferta kupca Wolffa, została jako niezrealizowana ze względu na nieakceptowalną datę sprzedaży. Dopiero 7 marca 1906 roku dom został zbudowany na Seelotsen Schwarz, Ustka; sprzedany za 10 000 marek. Miasto Słupsk zrezygnowało z budowy. Architekt miejski Diesend i radny miejski Mühmelt zapewnili stowarzyszeniu swoją wiedzę specjalistyczną w zakresie opracowywania planów i rysunków dla pełnego projektu nowego domu. W dniu 27 kwietnia 1906 r. zaprojektowanie nowego budynku powierzono architektowi Röserowi, Słupsk, za cenę 41 724,20 marek, w następstwie przetargu publicznego. Uroczystość wmurowania kamienia węgielnego miała miejsce w obecności korpusu orkiestry dętej. Pierwsza przewodnicząca zatapia zapieczętowany dokument ze słowami: "Tam, gdzie się nie buduje domów, działa się na próżno, kto dom swój buduje, wszystko to jest z bożym błogosławieństwem"! Ciosy młotkiem są następnie wykonane przez pierwszego burmistrza Zielke, drugiego burmistrza wskazanego przez dyrekcję Armen, szefa rady miejskiej Berndta, a także przedstawicieli komitetu okręgowego, rady dzielnicy, stowarzyszeń kobietwiejskich-"miasta-Słupsk" i Ustki, architekta Rösera i innych. Po ułożeniu kamienia węgielnego, kapela husarii daje koncert dla najlepszego szpitala dziecięcego. Wicezorem dyrekcja kąpielisk organizuje fajerwerki z tej samej okazji.

W 1906 roku zmarł wójt gminy F. D. Lewien, wieloletni urzędnik gminny.

Liczba usług oferowanych przez miejscowość staje się coraz bardziej rozległa. Z tego powodu rada gminy postanawia mianować profesjonalnego urzędnika na stanowisko dyrektora gminy, który jest jednocześnie kierownikiem urzędu i sekretarzem. Organ nadzorczy urzędu gminnego ma zastrzeżenia co do takiego nowego stanowiska, a więc początkowo jest to tylko powołanie pełniącego obowiązki dyrektora gminy. W listopadzie 1906 roku sekretarz miasta Gohlke z Landsberg an der Warthe został mianowany na stanowisko pełniącego obowiązki szefa gminy. Jednocześnie jest odpowiedzialny za funkcję szefa urzędu i jest jednocześnie sekretarzem urzędu gminy. Na spotkaniu, które odbyło się w dniu 29 listopada 1906 r. Oberlotse uzasadnił swój wniosek o podłączenie budynku Urzędu Gminy do już działającej publicznej sieci telefonicznej. Po długiej emocjonującej debacie projekt zostanie przyjęty 12 głosami za i 2 głosami przeciw. Koszt założenia instalacji wyniósł 80 marek. Decyzja w sprawie zmiany zwykłego zawiadomienia zaproponowana przez pełniącego obowiązki dyrektora gminy, Pana Gohlke, brzmi: "Zamiast poprzedniego zawiadomienia lokalnego w drodze jego ustnego przekazu, rada gminy decyduje, że od teraz na ogłoszenia ustaleń urzędu gminy zostaną takie ogłoszenia wywieszone na tablicach publicznych oraz podobny plakat zawiśnie na tablicy wspólnoty w ogólnej sali w urzędzie gminy. Ma być wykonanych sześć paneli do publikacji. Ma to być

mit der Stadt Stolp im Jahre 1871 abgeschlossenen Vertrag zur ständigen Unterhaltung verpflichtet. Die Aufrechterhaltung des unentgeltlichen Fährbetriebes auch im Winter entspricht einem dringenden Bedürfnis, da sonst Beamte, Arbeiter und besonders Kinder einen großen Umweg zu machen hätten. Die Fähre ist dann auch wieder in Betrieb gestellt worden. Der Voranschlag für das Rechnungsjahr 1007 wird in der Gemeindevertreterversammlung am 18. März 1907 auf 50 046 Mark in Einnahme und Ausgabe festgesetzt.

Die Übergabe des Kinderheims erfolgt am 13. Mai 1907 in Anwesenheit des Zweiten Bürgermeisters Hirsch und des Stadtrats Mühmelt, Stolp.

Am 29. Mai 1907 wird beschlossen, für die Kirchstraße den Fluchtlinienplan aufzustellen. Die Promenade soll fünf Meter breit werden.

Der kommissarische Vertreter der Amts- und Gemeindevorsteherstelle Gohlke verläßt seine Stelle am 1. Juli 1907. Die Stelle wird erneut ausgeschrieben.

Am 31. Oktober 1907 beschließen die Gemeindevertreter, die Nordseite der Parkstraße gegenüber den beiden neu erbauten Villen einzuebnen und bis zur neuen projektierten Straße zur Promenade zu verlängern. Die beiden Seiten der Breiten Straße, die die Verbindung zwischen dem Kinderheim in der Schmiedestraße und der Parkstraße herstellt, sollen mit Promenaden versehen und mit Linden bepflanzt werden. So beginnt ein planmäßiger Ausbau der Straßen.

Ende 1907 sind Bestrebungen im Gange, die Navigationsschule eingehen zu lassen. In der Sitzung am 4. Dezember 1907 wird der Beschluß über das Weiterbestehen der Schule gefaßt und am 22. Februar 1908 ein Betrag von 500 Mark bewilligt, um vorzubeugen, daß die Schule am 1. April einget. Die höheren Stellen beabsichtigen die Aufhebung der Schule, weil in den Jahren 1902 und 1903 kein Schüler die Schule besuchte, erst jetzt haben sich fünf Schüler gemeldet.

Im März 1908 wird der Haushaltsplan für 1908 auf 53 347,09 Mark festgesetzt.

In der Sitzung im Mai 1908 wird bekanntgegeben, daß die Navigationsschule durch Erlaß des Ministers für Handel und Gewerbe weiterbestehen soll. Außer dem Zuschuß der Gemeinde von 500 Mark hat auch der Landkreis eine Beihilfe von 150 Mark jährlich bewilligt.

Die Gemeindevertretung beschließt im November 1908 die Einebnung der Straße hinter der Gasanstalt, von der Friedrichsbis zur Schmiedestraße. Diese Straße soll später eventuell bis zur Parkstraße durchgeführt werden. In dieser Sitzung wird auch eine Freibankordnung erlassen.

Im Juli 1908 wird hier eine Strandabteilung der „Blauweiß-blauen Union“ gegründet, die im Jahre 1913 den Namen „Jungsturm“ annimmt.

Am 3. Dezember 1908 gibt der Gemeindevorsteher der Vertretung bekannt, daß der hier verstorbene Schiffskapitän Scharping der Gemeinde vier Morgen Acker an der Strickershagener Chaussee unter der Bedingung vermacht hat, daß diese, als Gegenleistung die Scharpingschen Doppelgräber auf dem hiesigen Friedhof vierzig Jahre pflegen läßt. Die Versammlung nimmt dieses Vermächtnis an und ehrt das Andenken des Verstorbenen durch Erhöhen von den Plätzen.

Die Molkereigenossenschaft gibt in ihrer Versammlung am 16. März 1909 bekannt, daß täglich 5000 kg Milch eingeliefert worden sind. Im Jahre 1908 ist ein Zugang von 27 Genossen zu verzeichnen, hierdurch hat sich die Haftsumme auf 87 000 Mark erhöht. Den Vorstand bilden weiterhin Rittergutsbesitzer Kratz, Wintershagen B, als Vorsitzender und Hofbesitzer Ratzke, Hohenstein, und Gastwirt Papke, Dünnow, als Beisitzer.

Im April 1909 wird der Kreisausschuß- Sekretär Schoplick in Münsterberg (Schlesien) zum kommissarischen Gemeindevorsteher gewählt. Am 24. Mai erfolgt seine Amtseinführung durch den Landrat. In dieser Sitzung wird die Beschlußfassung über die Eingemeindung der Kolonie Neu-Wintershagen zwecks Anstellung von Ermittlungen über den Einfluß der Eingemeindung auf die Schul- und sonstigen Lasten vertagt. Am 10. Juni beschließt die Gemeindevertretung einstim-

mäßig organisierte durch die Kommission der Bauverwaltung. Die Anträge auf Zuteilung von Land durch die Bauverwaltung werden durch die Kommission der Bauverwaltung. Die Anträge auf Zuteilung von Land durch die Bauverwaltung. Die Anträge auf Zuteilung von Land durch die Bauverwaltung.

Na początku lutego 1907 roku komisarz rady gminy poinformował przedstawicieli urzędu gminy, że już jakiś czas temu złożył skargę do szefa kancelarii okręgu w sprawie chociaż częściowego odwołania i przeniesienia z Ustki usługi promowej. Zgodnie z jego umową zawartą z miastem Słupsk jeszcze w 1871 roku, skarb państwa był zobowiązany do utrzymania bezpłatnej usługi promowej nawet w zimie odpowiada pilnej potrzebie, w przeciwnym razie urzędnicy służby cywilnej, pracownicy, a zwłaszcza dzieci musieliby za każdym razem zaliczać duży objazd. Po tych interwencjach prom został następnie oddany do użytku. Szacunki na rok budżetowy 1907 ustala się na posiedzeniu przedstawicieli gminy w dniu 18 marca 1907 r. przy utrzymaniu na poziomie 50 046 marek w zakresie dochodów i wydatków.

Przekazanie domu dziecka do użytkowania odbywa się 13 maja 1907 roku w obecności drugiego burmistrza Hirscha i przedstawicieli rady miejskiej ze Słupska.

29 maja 1907 roku postanowiono opracować plan szlaku spacerowego dla ul. Kirchstraße. Promenada ma mieć pięć metrów szerokości.

Komisaryczny przedstawiciel pełnomocnika Urzędu Miejskiego i Urzędu Gminy, Gohlke, odchodzi ze stanowiska z dn. 1 lipca 1907 r. Stanowisko będzie ponownie obsadzone.

31 października 1907 roku przedstawiciele gminy postanowili wyrównać północną stronę Parkstraße i naprzeciwko dwóch nowo wybudowanych willi rozszerzyć ją na nową planowaną drogę do promenady. Po obu stronach Breiten Straße, która łączy dom dziecka z Schmiedestraße i Parkstraße, mają być wykonane jako aleje promenady i będą one zgodnie z planem wysadzone lipami. Tak więc właśnie rozpoczęła się planowa rozbudowa dróg.

Pod koniec 1907 roku podjęto wysiłki, aby umożliwić tu otwarcie nauki w szkole nawigacji. Na spotkaniu w dniu 4 grudnia 1907 roku podjęto ważną decyzję o dalszym istnieniu szkoły, a w dniu 22 lutego 1908 r. przyznano kwotę 500 marek, aby umożliwić naukę nawigacji i otwarcie szkoły w dniu 1 kwietnia. Wyższe władze zamierzają zlikwidować szkołę, ponieważ żaden uczeń nie uczęszczał do szkoły w 1902 i 1903 roku, dopiero teraz zarejestrowało się pięciu uczniów.

W marcu 1908 r. budżet na 1908 r. został ustalony na poziomie 53 347,09 marek.

Na spotkaniu w maju 1908 r. ogłoszono, że Szkoła Żegluga będzie nadal istnieć na mocy specjalnego dekretu Ministra Handlu i Przemysłu. Oprócz przyznania 500 marek od gminy, powiat zatwierdził również dodatkową pomoc w wysokości 150 marek rocznie.

W listopadzie 1908 r. rada gminy podjęła decyzję o utworzeniu drogi za stacją benzynową, z Friedrichstraße do Schmiedestraße. Droga ta może być przeprowadzona później aż do drogi parkowej. Na tym posiedzeniu zostaną również wydane zasady obrotu bankowego.

W lipcu 1908 roku powstała tu wydzielona część plażowa „Blau-weiß-blauen Union“, która w 1913 roku nosi nazwę „Jungsturm“.

W dniu 3 grudnia 1908 r. wójt gminy reprezentacyjnie informuje, kapitan statku Scharping, który właśnie zginął, przekazał w spadku cztery akry pól na Strickershagener Chaussee pod warunkiem, że w zamian za to uzyska podwójne groby na miejscowym cmentarzu, które zostaną wykupione jako miejsce spoczynku przez okres przypadający na czterdzieści lat. Zgromadzenie przyjmuje to dziedzictwo i honoruje pamięć zmarłego, będąc zadowolone z otrzymanych placów.

Spółdzielnia Mleczarska ogłosiła na posiedzeniu w dniu 16

mig die Eingemeindung der Kolonie Neu-Wintershagen des Gutsbezirks Wintershagen B. Der Zugang beträgt 136 Einwohner und 37,59 ha Grund und Boden.

Für die Neupflasterung der verlängerten Schmiedestraße und für die Anlage einer Promenade an derselben werden die auf den Ort entfallenden Mittel bewilligt.

Die neue Ordnung über Besteuerung von Lustbarkeiten wird eingehend erörtert und angenommen.

Im Juli 1909 ist der kommissarische Gemeindevorsteher Schoplick Wieder in seine alte Stelle nach Münsterberg zurückgekehrt. Inzwischen ist noch der kommissarische Gemeindevorsteher Schulz hier tätig gewesen. Nun läßt die Aufsichtsbehörde endlich ihre Bedenken gegen die Anstellung eines hauptamtlichen Gemeindevorstehers fallen. Am 18. September 1909 wird der Bürgermeister a. D. August Ziemann einstimmig auf 12 Jahre zum pensionsberechtigten Gemeindevorsteher gewählt. An dieser Sitzung nimmt auch der Landrat von Brüning teil. Ziemann ist am 2. August 1859 in Genthin (Provinz Sachsen) geboren. Mit 29 Jahren war er zum Bürgermeister der Stadt Jerichow und nach achtjähriger Tätigkeit als Ortsoberrhaupt von Altlandsberg gewählt worden. Nach Ablauf seiner zwölfjährigen Tätigkeit war er kurze Zeit als Amtsanwalt tätig und tritt dann an die Spitze der Gemeindeverwaltung Stolpmünde. Am 30. September 1909 erfolgt die Amtseinführung durch Regierungsassessor von Poser als Vertreter des Landrats, der in seiner Ansprache betont, daß mit dem heutigen Tage der leidige Wechsel im Gemeindevorsteheramt beendet sei und Stolpmünde nun in dem Bürgermeister Ziemann ein erfahrenes Oberhaupt erhalte. Gemeindevertreter Assmann begrüßt den neuen Gemeindevorsteher in einer herzlichen Ansprache.

Am 21. Oktober 1909 findet hier unter dem Vorsitz des Gutsvorstehers Kratz, Wintershagen, ein Termin wegen der Eingemeindung der Kolonie Neu-Wintershagen in den Gemeindeverband Stolpmünde statt, in dem sich mehrere Einwohner der Kolonie gegen die Eingemeindung aussprechen. Sie befürchten eine größere Steuerbelastung.

Im Jahre 1909 ist hier eine Freiwillige Feuerwehr nach fachkundigen Aufklärungen durch Brandmeister Frahmke und Optiker Pila, Stolp, gegründet worden. Ihr treten sofort 18 Personen bei. In den provisorischen Vorstand werden Konsul Krause, Baumeister Jenssen, Wachtmeister a. D. Wetzel, Schmiedemeister Gerson, Böttchermeister Böhlke und Schornsteinfegermeister Krüger gewählt.

Die Navigations-Vorschule wird in den Wintermonaten nur noch von sehr wenigen Schülern besucht. Die Gemeindevertretung beschließt deshalb in der Sitzung am 20. Januar 1910 den Beitrag von 500 Mark ab 1. April 1910 nicht mehr zu gewähren. Damit dürfte die Schule aufgehört haben zu bestehen.

Der Koppelsteig, der die Hauptstraße mit dem Hafengelände verbindet, soll ein Kleinpflaster erhalten, dessen Herstellungskosten 3,10 Marie je qm betragen.

Der östliche Teil der verlängerten Schmiedestraße erhält in derselben Sitzung von dem Kreuzungspunkt der Villenstraße ab den Namen „Bismarckstraße“.

Am 3. Februar 1910 bewilligt die Gemeindevertretung für die von der Frauenhilfe geplante Errichtung einer Diakonissenstation eine jährliche Beihilfe von 200 Mark.

Die Gasanstalt entwickelt sich weiter günstig, wie der Gemeindevorsteher in der Sitzung am 17. Februar 1910 bekannt gibt. Die Kosten der Straßenbeleuchtung belaufen sich auf etwa 1500 Mark jährlich.

Die neu eingemeindete Kolonie Neu-Wintershagen erhält in der Gemeindevertreterversammlung am 19. Mai 1910 den Namen „Stolperstraße“ und die Abzweigung von der Strickershagener Chaussee den Namen „Bachstraße“.

In der Sitzung der Frauenhilfe vom 20. April 1910 wird dann auch die Errichtung der Diakonissenstation mit 28 gegen 3 Stimmen beschlossen. W tym celu, oprócz gminy, udostępniono pomoc w wysokości 200 znaków z powiatu Stolp, od Związku Wojewódzkiego do 150 znaków i 50 znaków z mleczarni Stolpmünde.

marca 1909 r., że codziennie było do skupu dostarczanych 5000 kg mleka. W 1908 roku było 27 stałych dostawców, toteż suma dostaw wzrosła i w efekcie końcowym wynosiła aż 87 000 marek. Zarząd nadal składał się z właścicieli: Kratz, Grabno, prezes i właściciel gospodarstwa Ratzke, Hohenstein i karczmarz Papke, Duninowo, jako współprzewodniczący.

W kwietniu 1909 r. sekretarz komitetu okręgowego Schoplick został wybrany na stanowisko pełniące obowiązki wójta gminy w Münsterberg'u (Śląsk). Jego zaprzysiężenie odbędzie się 24 maja. Na tym zebraniu podjęto również uchwałę o włączeniu w granice gminy nowej kolonii w Grabnie lecz sprawa obecnego opłacania składek na działalność szkoły i podjęcia także innych obciążeń zostaje jeszcze na pewien czas odłożona. 10 czerwca rada gminy podjęła decyzję o włączeniu kolonii Neu-Wintershagen do majątku Wintershagen B. (chodzi zapewne o Grabno). Przyrost liczyłby 136 mieszkańców i 37,59ha gruntów.

Zostaną przeznaczone należyte środki na budowę chodników ul. Schmiedestraße oraz tak samo środki na urzędzenia stojące przy promenadzie.

Nowe zarządzenie w sprawie opodatkowania rozrywki było szczegółowo omawiane i zostało ostatecznie przyjęte.

W lipcu 1909 r. pełniący obowiązki dyrektora gminy, Schoplick, powrócił na swoje stare stanowisko w Münsterberg'u. W tym czasie, pełniący obowiązki dyrektora gminy Schulz, spełnia tu należycie swoje obowiązki. Wreszcie organ nadzorczy w końcu wycofuje swoje zastrzeżenia do powołania pełnoetatowego dyrektora gminy. 18 września 1909 r. emerytowany burmistrz August Ziemann został jednogłośnie wybrany na stanowisko dyrektora gminy na 12 lat, został uprawniony do emerytury. Przedstawiciele Brüning również uczestniczyli w tym posiedzeniu. Ziemann urodził się 2 sierpnia 1859 roku w Genthin (prowincja Saksonia). W wieku 29 lat został wybrany na burmistrza miasta Jerichow, a po ośmiu latach pełnienia tej funkcji został szefem miasta Altlandsberg. Pod koniec dwunastu lat swojej pracy w Altlandsberg'u był zatrudniony krótko jako prawnik administracyjny, a następnie przejął kierownictwo gminy Ustka. W dniu 30 września 1909 r. odbyła się inauguracja prowadzona przez rzeczoznawcę rządu Posera jako przedstawiciela „Landrats”, który podkreślał w swoim przemówieniu, że to właśnie dzisiaj bolesna zmiana w miejskiej centrali doszła do końca, a Ustka teraz dostaje w osobie burmistrza Ziemann'a doświadczonego administratora. Przedstawiciel gminy Assmann witał nowego lidera okręgu ciepłym przemówieniem. W dniu 21 października 1909 r., pod przewodnictwem szefa majątku Kratz'a, Grabno, odbywa się tutaj w Grabnie spotkanie ze względu na włączenie kolonii Neu-Wintershagen do stowarzyszenia gminy Ustka, w którym kilku mieszkańców kolonii w Grabnie wypowiadało się przeciwko takiemu połączeniu części Grabna z gminą Ustka. Mieszkańcy Grabna obawiali się większych obciążeń podatkowych.

W 1909 roku powstała w Ustce ochotnicza straż pożarna po instrukcjach ekspertów od straży pożarnej, strażaka Frahmke i ekspertów z miast Optiker, Pila, Stolp. Do Frahmke'go dołącza zaraz 18 osób. Do tymczasowego zarządu zostają wybrani konsul Krause, budowniczy Jenssen, emerytowany sierżant Wetzel, mistrz kowalski Gerson, mistrz piekarnictwa Böhlke i mistrz kominiarski Krüger.

Do wstępnej szkoły nawigacyjnej uczęszcza w miesiącach niewakacyjnych niewielu uczniów. Na posiedzeniu w dniu 20 stycznia 1910 roku rada gminy postanowiła zatem od 1 kwietnia 1910 r. odstąpić od finansowania i nie przyznawać wkładu w wysokości 500 marek. Tak więc zajęcia w szkole mogły zostać wstrzymane.

Łącznik, który łączy główną drogę z obszarem portu, ma otrzymać nową nawierzchnię, której koszt wykonania wynosi 3,10 marek za m2.

Wschodnia część rozszerzonej Schmiedestraße znajdująca się w tej części od skrzyżowania z Villenstraße otrzymała nazwę „Bismarckstraße“.

W dniu 3 lutego 1910 r. rada gminy zatwierdziła roczną pomoc w wysokości 200 marek na budowę „domu” diakonów planowanego przez Frauenhilfe.

Die Navigations-Vorschule ist durch Verfügung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 4. April 1910 wegen mangelnden Bedürfnisses aufgehoben worden.

In der Gemeindevertretung am 27. Juli 1910 wird die Vereinbarung mit dem Kreis Stolp wegen Abnahme von elektrischer Energie von der zu erbauenden Kreiszentrale dahin verabschiedet, daß die Gemeinde dem Kreis gegenüber sich verpflichtet, elektrische Kraft mir von dieser Zentrale unter den angegebenen Bedingungen bezüglich des niedrigsten Preises zu entnehmen.

Am 1. November 1910 wird hier eine Nebenstelle der Kreissparkasse Stolp eröffnet.

Im März 1911 wird von der Gemeindevertretung das Statut für die neu gegründete Volksbücherei angenommen. Die Bücherei ist durch eine einmalige Beihilfe der Gemeinde sowie des Kreises und der Regierung als auch durch freiwillige Spenden von einzelnen Gemeindegliedern ins Leben gerufen worden. Ihr Bestehen soll dadurch gesichert werden, daß die Gemeinde eine jährliche Beihilfe zahlt und jeder Leser eine Gebühr von monatlich 10 Pfennig entrichtet. Die Bibliothek wird am 9. April 1911 in einem Klassenzimmer der Schule eingerichtet.

Eine Sanitätskolonne wird hier im April 1911 gegründet. Ihr treten 17 Mann bei.

Am 25. April 1911 bewilligt die Gemeinde für die Bücherei 60 Mark. Von Freunden der guten Sache sind 185 gut erhaltene Bücher und Zeitschriften gestiftet worden. Nach Eingang der bestellten Bücher wird die neue Bibliothek über 400 Bände den Lesern zur Verfügung stellen. Freiwilliger Verwalter der Bücherei ist Lehrer Müller, der auch die erste Anregung zur Gründung gegeben hat.

In der Sitzung der Gemeindevertretung im Juli 1911 wird die Errichtung einer Elektrizitätszentrale endgültig beschlossen. Die Arbeiten und Lieferungen für das Ortsnetz werden der Firma Siemens-Schuckert-Werke in Berlin für den Preis von 35 700 Mark übertragen. Die Gemeinde übernimmt die Herstellung von drei Transformatorenhäusern und die Lieferung der Zähler auf eigene Rechnung, so daß die ganze Anlage für den Ort ungefähr 40000 Mark kosten wird. Das Kapital soll von der Kreissparkasse Stolp als lehn entnommen und mit 2 v. H. in ungefähr 28 Jahren getilgt werden. Am 1. Oktober schon wird der Ort und Bahnhof mit elektrischem Licht und elektrischer Kraft versorgt werden können. Im August werden die Lieferungsbedingungen für Elektrizität an die Hausbesitzer festgestellt. Die Hausanschlüsse sollen den Hausbesitzern von der Gemeinde bis zum Zähler unentgeltlich geliefert werden.

Am 25. Oktober 1911 wird die Stolperstraße zum ersten Mal elektrisch beleuchtet. Dies bedeutet eine kleine Sensation.

Im Jahre 1911 wird hier ein Gemeinnütziger Bauverein gegründet. Der Bau einer Wasserleitung und Kanalisation wird bereits im Jahre 1912 geplant. In der Gemeindevertreterversammlung am 12. September 1912 spricht Bürgermeister a. D. Ziemann über ein von der Firma Francke, Bremen, vorgelegtes Kanalisations- und Wasserleitungsprojekt für Stolpmünde. Die Ausführung würde rund 34 000 Mark kosten. Nach längerer, teilweise lebhafter Aussprache wird eine Kommission zur Prüfung des Projektes gewählt. Am 21. November 1911 findet auf Einladung des Bürgermeisters a. D. Ziemann eine öffentliche Versammlung zu dem von der Gemeindevertretung gewünschten "Vortrag statt. Oberingenieur Frisch der Firma Francke, Bremen, beleuchtet in seinem Vortrage alle Vorteile, die der Bau der Wasserleitung und Kanalisation für den Badeort bringen würde und legt den Kostenpunkt für die Wasserleitung von 160 000 Mark und für die Kanalisation von 180 000 Mark eingehend dar. In der Aussprache wird von der Mehrzahl der Redner unter lebhafter Zustimmung der Anwesenden betont, daß die arme Gemeinde eine so hohe Belastung, durch die der Mietwert der Wohnung um 15—18 v. H. gesteigert würde, nicht tragen könne. Es herrscht die Ansicht vor, daß die Angelegenheit noch zehn Jahre

Jak to wójt gminy stwierdził na spotkaniu w dniu 17 lutego 1910 r., że stacja benzynowa nadal rozwija się pozytywnie. Stwierdzono też, że koszty oświetlenia ulicznego wynoszą około 1500 marek rocznie.

Nowo założona kolonia Neu-Wintershagen otrzymała nazwę "Stolperstraße" na spotkaniu przedstawicieli gminy 19 maja 1910 roku, a odgałęzienie Strickershagener Chaussee został nazwany "Bachstraße".

Na posiedzeniu „Pomoc Kobietom” w dniu 20 kwietnia 1910 r. za utworzeniem stacji diakonów głosowało 28 głosów przeciwko 3 głosom. Na ten cel, oprócz gminy, przekazano pomoc w wysokości 200 marek z powiatu słupskiego, od Urzędu Wojewódzkiego 150 marek i 50 marek od mleczarni w Ustce.

Wstępna Szkoła Nawigacji została skreślona z listy szkół przez Ministra Handlu i Rzemiosła z dniem 4 kwietnia 1910 r. z powodu braku potrzeby istnienia takiej placówki.

W radzie gminy w dniu 27 lipca 1910 r. została zawarta umowa z urzędem powiatowym Słupsk i umowa ta została zatwierdzona przez Starostwo Powiatowe w związku z zakupem energii elektrycznej, jest powiedziane, że wspólnota zobowiązuje się do zakupu energii elektrycznej dla okolicznych odbiorców ze swojej siedziby głównej na określonych warunkach dotyczących najniższej ceny.

1 listopada 1910 roku otwarto tu oddział Powiatowej Kasy Oszczędności, Słupsk.

W marcu 1911 r. rada gminy przyjęła statut nowo powstałej w Ustce Biblioteki Ludowej. Biblioteka została założona z jednorazowej dotacji pochodzącej od urzędu gminy, urzędu powiatowego i okręgu rządu, a także od dobrowolnych darowizn pochodzących od poszczególnych mieszkańców całej gminy. Istnienie biblioteki ma zapewnić gmina, która będzie wypłacać roczny datok i będzie ponosiła opłatę opłatę w wysokości 10 fenigów miesięcznie od każdego czytelnika. Biblioteka powstała 9 kwietnia 1911 roku w izbie jednej z klas istniejącej obecnie szkoły.

Kolumna medyczna została założona tutaj w kwietniu 1911 roku. W skład której wchodziło 17 mężczyzn.

25 kwietnia 1911 roku gmina zatwierdziła 60 marek dla biblioteki. 185 dobrze zachowanych książek i czasopism zostało podarowanych bibliotece przez jej przyjaciół w dobrej sprawie. Po otrzymaniu zamówionych książek nowa biblioteka dostarczy swoim czytelnikom ponad 400 tomów. Wolontariuszem biblioteki jest nauczyciel Müller, który również dał pierwszą propozycję dla tej fundacji.

Na posiedzeniu rady gminy w lipcu 1911 r. ostatecznie podjęto decyzję o utworzeniu tu na miejscu centrum elektryfikacji. Roboty i dostawy dla sieci lokalnej zostaną wykonane przez zakłady Siemens-Schuckert-Werke w Berlinie w cenie za materiały i montaż- 35 700 marek. Gminna inwestycja obejmuje budowę trzech stacji transformatorowych i dostawę liczników już na własną rękę, tak aby całe przedsięwzięcie kosztowało teren około 40000 marek. Kapitał ma zostać przejęty z Kreissparkasse, Słupsk jako pożyczka i umorzony z oprocentowaniem 2% w ciągu około 28 lat. Od 1 października miejscowość i stacja kolejowa będą mogły mieć światło elektryczne i korzystać z energii elektrycznej. W sierpniu ustalane były warunki dostawy energii elektrycznej dla właścicieli domów. Podłączenia do domów były wykonane bezpłatnie i dotyczyły podłączenia domów z gminy do indywidualnego licznika.

25 października 1911 r. po raz pierwszy oświetlono ulicę Stolperstraße. Stanowiło to niesamowite odczucie.

W 1911 roku powstało tu w Ustce stowarzyszenie budownictwa. Budowa wodociągu i kanalizacji planowana była już na realizację przedsięwzięcia na 1912 rok. Na spotkaniu przedstawicieli gminy w dniu 12 września 1912 r. emerytowany burmistrz Ziemann informował szczegółowo o projekcie kanalizacji i rurociągu wodnego dla Ustki przedstawionym przez firmę Francke z Bremy. Realizacja projektu miała kosztować 34 000 marek. Po dłuższej, a czasem wręcz ożywionej debacie, została wybrana specjalna komisja do zbadania przedłożonego

zurückgestellt werden müsse.

Im August 1912 wird von der Gemeindevertretung ein neuer Straßen- und Bauflichtlinienplan für Teile der Hauptstraße, für den Koppelsteig, für die Mittel- und die Wasserstraße genehmigt.

Am 19. Dezember 1912 wird die Errichtung einer Allgemeinen Ortskrankenkasse für Stolpmünde beschlossen.

Im Dezember 1912 wird hier ein Turnverein gegründet, den Vorsitz übernimmt der Prokurist Max Assmann.

Der Regierungspräsident ordnet im Dezember 1912 auf Antrag von zwei Dritteln der beteiligten Geschäftsinhaber an, daß sämtliche offenen Verkaufsstellen alljährlich vom 1. Januar bis 30. April und vom 1. September bis 31. Dezember, mit Ausnahme der Sonnabende, von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh für den öffentlichen Verkehr geschlossen bleiben.

In der Sitzung vom 23. Januar 1913 wird der an dem Weg nach Hohenstein entstehenden Straße der Name „Hohensteiner Weg“ gegeben.

Die Anlage des Elektrizitätswerkes hat einen Kostenaufwand von 51 000 Mark erfordert. Bis Mitte Februar 1913 sind 183 Zähler im Gebrauch.

In der Sitzung am 10. April 1913 gibt Bürgermeister a. D. Ziemann Kenntnis von dem ablehnenden Bescheid des Oberversicherungsamtes Köslin über die Errichtung einer eigenen Ortskrankenkasse. Es wird beschlossen, gegen diesen Bescheid Berufung einzulegen, die aber später keinen Erfolg hat.

Am 16. Oktober 1913 wird die Pflasterung der Breiten und der Bismarckstraße einstimmig beschlossen.

Die Gemeindevertretung beschließt am 29. Januar 1914 den Ankauf einer mit jungen Kiefern bestandenen Parzelle von dem Rittergutsbesitzer Kratz in Wintershagen für 1200 Mark je ha. Die rund 44 Morgen große Fläche liegt zwischen Chaussee und dem Eisenbahn-lokomotivschuppen.

Die Aufstellung eines Bebauungsplans wird auf Grund eines Gemeindebeschlusses vom 12. Februar 1914 in die Wege geleitet.

Mehrere Gemeindevertreter und andere Kunstfreunde stiften im Februar 1914 für das Sitzungszimmer das von dem als Badegast hier gut bekannten Künstler Klein-Chevalier geschaffene Bild „Lachsfang in Stolpmünde“.

Nach Ausbruch des Weltkrieges zieht hier eine Landsturmbteilung zur Küstenbewachung ein.

Staat und Provinz stellen der Gemeinde im Mai 1914 ein Notstandsdarlehn von 1500 Mark zur Verfügung.

30 russische Kriegsgefangene machen einen Teil des im Januar 1914 angekauften Ödlandes durch Spatenarbeit nutzbar. Die kultivierten 16 Morgen sollen in vier Parzellen von je vier Morgen Große verpachtet werden.

In der Verlängerung der Bismarckstraße wird im Frühjahr 1910 von kriegsgefangenen Russen ein hübscher Spaziergang durch das von Höhen begleitete Wäldchen aus festem Material angelegt. Der Weg führt über eine hohe Düne in den Waldweg nach dem von den Badegästen gern besuchten Freichow. Die Kuppe der freiliegenden Düne ist eingeebnet und mit einer schönen Säule aus künstlichem Granit, aus deren Spitze ein flammendes Schwert emporragt, geschmückt worden. Der Säulensockel bildet eine geschmackvolle Ruhebank. Die Säule, die zum Gedächtnis unseres großen Nationalhelden Hindenburg von der Zementsteinfabrik „Meteor“, Stolpmünde, gestiftet worden ist, wiegt mehrere Zentner. Gemeindevorsteher Bürgermeister a. D. Ziemann hat der Anlage den Namen „Hindenburghöhe“ gegeben, den sie auch — obwohl nicht amtlich eingeführt — beibehalten hat.

In der Sitzung der Gemeindevertreter am 12. Oktober 1916 wird die Breitestraße in „Draheimstraße“ umbenannt, um damit dem Baumeister Franz Draheim in Anerkennung seines langjährigen Wirkens als Mitglied des Gemeinderats und als erster Schöffe ein ehrendes Gedächtnis zu stiften.

In der Sitzung am 10. November 1916 teilt Bürgermeister a. D. Ziemann mit, daß der Rentner Friedrich Wirth und seine Ehefrau, geb. Krause, in Lauenburg aus Anlaß ihrer goldenen Hochzeit ihrer alten Heimatgemeinde Stolpmünde eine

projekt. W dniu 21 listopada 1911 r., nazaproszenie emerytowanego burmistrza Ziemanna, odbyło się publiczne spotkanie w sprawie oceny przedłożonego projektu przez komisję wybraną przez ogół na poprzednim zebraniu. W swojej prezentacji główny inżynier Frisch z firmy Francke w Bremie wskazuje na wszystkie zalety jakie niesie budowa sieci wodociągowej i kanalizacyjnej i jakie przyniosłaby nadmorskiemu kurortowi i szczegółowo określa koszt instalacji wodociągowej na 160 000 marek i instalacji kanalizacyjnej na 180 000 marek. W debacie większość mówców, przy silnym poparciu mieszkańców na Sali obrad, podkreśla, że biedna społeczność nie może ponosić tak dużego obciążenia, że wartość najmu mieszkania wzrosłaby o 15-18 %. Sądzone, że sprawa musi zostać wstrzymana na kolejne dziesięć lat.

W sierpniu 1912 r. rada gminy zatwierdziła nowy plan dróg i ulic znajdujących się w granicach miejscowości, dla części Hauptstraße, dla Koppelsteig, dla ulic centralnych i dla ulicy Wasserstraße.

W dniu 19 grudnia 1912 r. podjęto decyzję o utworzeniu Powszechnego Funduszu Ubezpieczeń Zdrowotnych dla Ustki.

W grudniu 1912 roku powstał tu klub gimnastyczny, któremu przewodniczył dyplomowany trener, Max Assmann.

W grudniu 1912 r., na wniosek dwóch trzeciech zaangażowanych właścicieli przedsiębiorstw, prezes rządu zarządził, aby wszystkie czynne punkty sprzedaży były co roku zamknięte dla transportu publicznego w dniach od 1 stycznia do 30 kwietnia oraz od 1 września do 31 grudnia, z wyjątkiem sobót, od 8 wieczorem do 5 rano.

Na spotkaniu w dniu 23 stycznia 1913 roku ulica Hohenstein zmieniła nazwę i teraz została nazwana „Hohensteiner Weg“.

Budowa elektrowni wymaga poniesienia wydatku w wysokości 51 000 marek. Do połowy lutego 1913 roku były w użyciu już 183 liczniki prądu.

Na spotkaniu w dniu 10 kwietnia 1913 r. emerytowany burmistrz Ziemann poinformował nas o negatywnej decyzji Oberversicherungsamtes Köslin w sprawie utworzenia lokalnego funduszu ubezpieczeń zdrowotnych. Postanowiono odwołać się od tej decyzji, odwołanie się nie powiedzie się również w późniejszym czasie.

16 października 1913 r. jednogłośnie podjęto decyzję o nowej nawierzchni chodników na ulicy Bismarckstraße.

29 stycznia 1914 r. rada gminy podjęła decyzję o zakupie działki z młodymi sosnami od rycerskiego właściciela posiadłości Kratz'a w Grabnie za cenę 1200 marek za hektar. Obszar około 44 morgów leży między Chaussee i lokomotywowni- tj. kolejowej szopy.

Plan zagospodarowania nowej i dochodzących dróg inwestycji jest inicjowany na podstawie dekretu gminnego z dnia 12 lutego 1914 roku.

W lutym 1914 roku kilku przedstawicieli społeczności i innych miłośników sztuki przekazało na salę konferencyjną obraz „Lachsfang in Stolpmünde“, stworzony przez artystę Kleina-Chevaliera, który jest tu znany jako gość kapieliska.

Po wybuchu wojny światowej, szturmowy departament lądowy przeniósł się tutaj celem ochrony wybrzeża.

W maju 1914 r. państwo i prowincja udzieliły gminie pożyczki nadzwyczajnej w wysokości 1500 marek.

30 rosyjskich jeńców wojennych pracuje na nieużytkach zakupionych w styczniu 1914 roku w ramach „pracy łopata“. Uprawne 16 morgów było dzierżawione w czterech działkach po cztery morgi każda.

Wiosną 1910 roku, w przedłużeniu Bismarckstraße, możliwy jest spacer ścieżką z litego materiału po lasach wraz z wysokościami został wytyczony przez Rosjan, którzy byli tu jeńcami wojennymi. Szlak prowadzi przez wysoką wydmy do leśnej ścieżki aż do Freichow'a, jest popularny wśród letników. Wierzch odsłoniętej przez Rosjan wydmy został wyrównany i ozdobiony piękną kolumną ze sztucznego granitu, na wierzchołku której wznosi się płonący miecz. Podstawa kolumny tworzy gustowną ławkę, na której można odpocząć. Kolumna, podarunek od fabryki kamienia „Meteor“,

Zuwendung von 1000 Mark für Armenzwecke vermacht haben. Auf Vorschlag der Finanzkommission wird beschlossen, diesen Betrag als „Wirth-Stiftung“ derart zu verwenden, daß er zinstragend angelegt wird. Die Zinsen sollen an bedürftige, über 60 Jahre alte, unbescholtene Leute, die nicht der Armenpflege angehören, jedes Jahr, wenn möglich im Oktober, zur Verteilung kommen.

Ende Dezember 1917 ist der verstorbene Zimmermeister und langjährige Schöffe Franz Draheim die Gemeinde zu seinem Haupterben eingesetzt. Aus dem Nachlaß soll eine „Franz-Draheim-Stiftung“ gegründet werden, deren Kapital mit 90 000 Mark festgelegt werden und dessen Zinserträge für wohltätige Zwecke Verwendung finden sollen.

Der Stolper Landwirtschaftliche Konsumverein überweist im Dezember 1917 der Gemeinde 1000 Mark zur Linderung von Kriegsnot.

Die vor dem Kriege einsetzende lebhaftere Bautätigkeit hörte in dem großen Völkerringen naturgemäß völlig auf. Der Gemeinnützige Bauverein beschließt dann im April 1919, zur Linderung der großen Wohnungsnot Arbeiter- und Mittelstandwohnungen zu errichten und an die Stadt Stolp wegen Überlassung von Baugelände heranzutreten. Die Gemeinde hat sich schon zur Unterstützung des Bauvorhabens bereiterklärt. Im Juni 1919 nimmt die Bautätigkeit zu. Am 6. Juni findet ein Lokaltermin statt, an dem zwei Vertreter der Regierung, Bürgermeister a. D. Ziemann, der Vorstand und Aufsichtsrat des Gemeinnützigen Bauvereins und der Architekt teilnehmen. An der Rügenwalder Chaussee sollen zunächst zwei Häuser mit Mittel- und zwei Häuser mit Kleinwohnungen errichtet werden. Zum Bau von weiteren Kleinwohnungen soll Bauland an der Rügenwalder Chaussee und am Lindowerweg erworben werden.

Der Bau der beiden Häuser muß dann aber doch noch zurückgestellt werden, da infolge der hohen Baukosten die Verzinsung der Häuser in Frage gestellt ist. Es soll deshalb nur ein Neunfamilienhaus errichtet werden. Die Gemeinde, die zunächst 70 000 Mark für den Bau von zwei Häusern bewilligt hat, lehnt es im Juli 1920 ab, die anteiligen Kosten von 38 250 Mark zu übernehmen. Zur Steuerung der Wohnungsnot will die Gemeinde Baracken beschaffen.

Im Juni 1919 wird der Gemeindevertretung bekannt gegeben, daß das Vermächtnis des Schlossermeisters Schalk, der die Gemeinde als Alleinerbin eingesetzt hat, zur Förderung des Fortbildungsschulwesens bestimmt ist. Die Stiftung von 30 000 Mark soll auf 50 000 Mark angesammelt werden. Von den Zinsen sind jährlich 900 Mark an die frühere Wirtin des Verstorbenen zu zahlen.

Am 8. Mai 1920 trifft eine Entente-Kommission im Hafen ein, um die Anlagen auf dem Flugplatz Seddin zu besichtigen.

Im Mai 1920 werden die Lustbarkeits- und Hundesteuer erhöht. Die Hundesteuer, die zunächst 4 Mark und dann 15 Mark für den ersten Hund betragen hat, wird jetzt auf 50 Mark für den ersten und 150 Mark für jeden weiteren Hund festgesetzt.

In Stolpmünde sind auch Dampfer für die in die Abstimmungsgebiete fahrenden Wähler eingesetzt worden. Am 13. Juli 1920 treffen die ersten deutschbewußten Wähler abends 6.30 Uhr wieder in Stolpmünde ein, wo sie von einer großen Menschenmenge stürmisch begrüßt werden. Die Stolper Husarenkapelle, die zur Begrüßung der Abstimmungsfahrer nach hier gekommen ist, spielt das Deutschlandlied. Unter den Klängen der Kapelle fahren die für das Deutschtum eingetretenen Wähler in dem bis zum Hafen geleiteten Extrazug in ihre Heimat zurück. Am nächsten Tage bringen die Dampfer Seelotse, Blankenese, Helgoland, Grenaa, Kronprinz und Dr. Ziegner und ein Torpedoboot rund 2000 Personen von der Abstimmung nach hier zurück. Die nach Hunderten zählende Menschenmenge bricht immer wieder in brausende Hurra-Rufe aus, sobald ein Schiff einläuft. Auch die Husarenkapelle ist wieder zur Stelle und begrüßt die Heimkehrer mit dem Lied der Deutschen.

Die Gemeindevertretung beschließt im September 1920, zu der Bauvorlage des Gemeinnützigen Bauvereins den auf die

Stolpmünde, ku pamięci naszego wielkiego narodowego bohatera Hindenburg'a, ważył kilku centnarów. Szef gminy, emerytowany burmistrz Ziemann, nadał kompleksowi nazwę "Hindenburghöhe", która się również zachowała, choć nie została oficjalnie włączona do spisu nazw.

Na spotkaniu przedstawiciele gminy w dniu 12 października 1916 r., ulica Breitestraße została przemianowana na "Draheimstraße", aby mieć honorową pamięć dla mistrza budowlanego Franz'a Draheim'a w uznaniu jego wieloletniej pracy jako członka rady gminy i jako pierwszego ławnika.

Na spotkaniu w dniu 10 listopada 1916 r. emerytowany burmistrz Ziemann ogłosił, że emeryt Friedrich Wirth i jego żona, z domu Krause, przekazali dotację w wysokości 1000 marek dla ubogich ludzi w Lauenburg'u z okazji złotej rocznicy ślubu zawartego w ich starej rodzinnej miejscowości- Ustce. Na wniosek Komisji Finansów, zdecydowano się wykorzystać tę kwotę jako „Wirth-Stiftung“ w taki sposób, że jest inwestowana z oprocentowania. Odsetki mają być rozdzielane co roku, jeśli to możliwe zawsze w październiku, osobom aktualnie potrzebującym powyżej 60 roku życia, które nie podlegają opiece ubogich.

Pod koniec grudnia 1917 roku zmarł mistrza budowlany i długoletni ławnik Franz Draheim, mianował społecznym głównym spadkobiercą. Z majątku utworzono "Fundację Franca Draheima", której kapitał został ustalony na 90 000 marek i którego przychody z tytułu odsetek zostały wykorzystane na cele charytatywne.

W grudniu 1917 r. Stowarzyszenie Słupskich Konsumentów Rolnych przekazało gminie 1000 marek, aby złagodzić potrzeby, które niesie wojna.

Tętniąca życiem działalność budowlana, która rozpoczęła się przed wojną, naturalnie zatrzymała się całkowicie w czasie trwania wojny, w czasie wielkiej bitwy wielu narodów. W kwietniu 1919 roku stowarzyszenie „Gemeinnützige Bauverein” postanowiło zbudować mieszkania dla klasy robotniczej i średniej klasy, aby złagodzić wielki niedobór mieszkań. Gmina zgodziła się wesprzeć cały ten projekt budowy tak potrzebnych mieszkań. W czerwcu 1919 r. aktywność budowlana wzrosła. 6 czerwca odbyło się lokalne spotkanie, w którym wzięło udział dwóch przedstawicieli rządu, emerytowany burmistrz Ziemann, Zarząd i Rada Nadzorcza Stowarzyszenia Przedsiębiorców oraz architekt. Na Rügenwalder Chaussee mają powstać dwa średniej wielkości domy oraz dwa domy z małymi mieszkaniami dla robotników. Do budowy kolejnych małych mieszkań, ma być nabyta działka budowlana na ulicach Rügenwalder Chaussee i Lindowerweg.

Jednak budowa dwóch domów teraz musiała zostać odroczone, ponieważ ze względu na wysokie koszty budowy była zakwestionowana stopa procentowa. W związku z tym ma powstać tylko dom dziewięćciorodzinny. W lipcu 1920 r. gmina, która początkowo zatwierdziła 70 000 DM na budowę dwóch domów, odmówiła pokrycia kosztów całociowych w wysokości 38 250 marek. Gmina chce zaopatrywać się w baraki, aby poradzić sobie z potrzebą mieszkaniową.

W czerwcu 1919 roku ogłoszono na radzie gminy, że dziedzictwo mistrza ślusarskiego Schalk'a, który wyznaczył gminę jako jedyne spadkobiercę, miało na celu promocję systemu edukacyjnego. Podstawę w wysokości 30 000 marek należało zebrać i zgromadzić do 50 000 marek. Z odsetek stanowiących 900 marek rocznie wypłaca się tę kwotę byłej gospodyni zmarłego.

8 maja 1920 r. do portu przybywa Entente- Kommission, aby sprawdzić obiekty na lotnisku Seddin.

W maju 1920 roku zwiększono podatek od posiadania psa. Podatek od pierwszego psa wynosił 4 marki, a za następne po 15 marek za każdego dodatkowego, po wprowadzeniu nowego podatku dla pierwszego psa, opłata wynosi 50 marek i 150 marek za każdego dodatkowego psa.

W Ustce parowce były również wykorzystywane do głosowania, udawały się innych miejsc głosowania. 13 lipca 1920r. pierwsi wyborcy będący obywatelami Niemiec a zamieszkiwani obecnie poza Ustką przybyli do Ustki o godzinie 6:30, gdzie zostali powitani przez tłum. Słupska kapela husarii,

Gemeinde entfallenden Anteil von 33 800 Mark zu bewilligen und zu dem weiteren Bau den Unterschied zwischen den damals bewilligten 70 000 Mark (= 36 200 Mark) zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig tritt die Gemeinde dem Bauverein bei und übernimmt 100 Geschäftsanteile mit zusammen 10 000 Mark.

Am 4. September 1920 treffen drei Bolschewistentransporte im Hafen ein. Die Leute machen einen sehr verwahrlosten Eindruck, der so recht die traurigen Verhältnisse erkennen läßt, unter denen diese Kämpfer den Ideen eines Lenin und Trotzki hingeopfert werden. Es führt uns eindringlicher als alle. Worte das Elend vor Augen, das die „Segnungen“ des Bolschewismus über Land und Volk bringen, schreibt die Zeitung für Hinterpommern.

Im Oktober 1920 wird hier eine Ortsgruppe der Technischen Nothilfe gegründet.

Am 5. Januar 1921 wird Gemeindevorsteher Bürgermeister a. D. Ziemann, dessen Dienstzeit am 1. Oktober abgelaufen ist, wiedergewählt.

In der Gemeindevertretersitzung im Juni 1921 wird zur Ehrung der im Weltkrieg gefallenen Stolpmünder Bürger die Errichtung eines Kriegerdenkmals erörtert.

Zum gleichen Zeitpunkt wird der Beitritt zur Vereinsbank Stolp e.G.m.b.H., die hier eine Zweigstelle errichtet hat, beschlossen.

Im August 1921 wird die Herbergssteuer eingeführt. Sie ist außer der an das Finanzamt zu zählenden Umsatzsteuer von der Mieteinnahme für vorübergehend abgegebene Wohnräume an die Gemeinde zu entrichten und beträgt 10—20 v. H.

Die Gemeindevertretung schallt im September 1921 durch die beschlossene Eingemeindung des Gutsbezirks Wintershagen B die erforderliche Ausdehnungsmöglichkeit des Ortes nach Süden. Stolpmünde vergrößert sich dadurch nach der im Mai 1922 erfolgten Eingemeindung um 114 Einwohner und 451,65 ha.

Im November beschließt die Gemeindevertretung den aus früheren Jahren stammenden sogenannten Kirchplatzfonds, der inzwischen auf 1123,50 Mark angewachsen ist, für das Kriegerdenkmal bereit zu stellen. Am 8. Januar 1922 erfolgt die Einweihung des Denkmals für die Gefallenen. An dem Festgottesdienst um 10 Uhr beteiligen sich die vaterländischen Vereine und ein großer Teil der Einwohnerschaft. Pastor Borkenhagen legt seiner Predigt das Wort „Niemand hat größere Liebe, denn die, daß er sein Leben läßt für seine Brüder“ zu Grunde. Die Weihe der Gedenktafeln in der Kirche wird durch Vorträge des Gemischten Chors umrahmt. Nach der Enthüllung werden die 76 Namen der Opfer des großen Krieges verlesen. Die aus Eichenholz hergestellten beiden Namenstafeln, die dem Bau der Kirche entsprechend in gotischem Stil gehalten sind, zeigen in ihrem oberen Teil als Flachbild einen von Schnitzwerk umgebenen trauernden Kriegerkopf mit Stahlhelm. Über den Namen der Gefallenen stehen die Worte „Es starben fürs Vaterland“ und darunter „Ehre ihrem Andenken“.

Nach dem Gottesdienst begeben sich die Festteilnehmer unter den Klängen eines Trauermarsches nach dem Denkmal, das im Wilhelmspark unter hohen Kiefern und Birken einen würdigen Platz erhalten hat. Den Festakt leitet der Männergesangverein mit einem Chorvortrag ein. Die Enthüllung des Denkmals nimmt der Amts- und Gemeindevorsteher, Bürgermeister a. D. Ziemann, unter dem Ehrensalt vor. Mit dem gemeinsamen Gesang des Liedes vom guten Kameraden, dem Vortrag eines für die Weihestunde von einer Stolpmünderin verfaßten Gedicht und dem vom Männergesangverein vorgetragenen Niederländischen Dankgebet ist der feierliche Akt beendet. Angehörige der Gefallenen und die Vereine legen am Denkmal Kränze nieder.

Das hochkünstlerische Denkmal ist ein Werk des bekannten Bildhauers Professor Josef Thorek, Berlin. Der untere Teil besteht aus einem Sockel aus Donaumuschelkalkstein, der die Worte „Unsern toten Kriegern“ trägt. Darauf erhebt sich die Figur eines sterbenden Kriegers, der mit der rechten Hand nach der todbringenden Kopiwunde greift und mit der linken einen Schild trägt. Die Jünglingsgestalt verkörpert das dem Vaterland dargebrachte große Opfer. Das in Bronze aufgeführte Denkmal

która specjalnie tu przyjechała, aby powitać uczestników głosowania, grała niemiecką ludową piosenkę. Przy dźwiękach kapeli wyborcy, którzy opowiadali się zgodnie za germanizmem, wracali do miejsca zamieszkania dodatkowym pociągiem, który ruszał z portu. Następnego dnia parowce Bring Seelotse, Blankenese, Helgoland, Grenaa, Kronprinz i Dr. Ziegner oraz łódź torpedowa odwożą z powrotem od udziału w głosowaniu około 2000 osób. Tłum skandował głośno hurra w momencie, kiedy tylko pojawiał się statek, którym mieli być ci ludzie odwiezieni. Kapela husarii również jest na swoim wyróżnionym miejscu, bo wita powracających podróżnych pieśnią niemiecką.

We wrześniu 1920 r. rada gminy podjęła decyzję o zatwierdzeniu udziału gminy w wysokości 33 800 marek na wniosek budowlanego stowarzyszenia Bauvorlage des Gemeinnützigen Bauvereins i dopłatę różnicy między 70 000 marek (= 36 200 marek) przyznanych przed rozpoczęciem budowy. Jednocześnie gmina dołącza do stowarzyszenia i przejmuje 100 udziałów o łącznej wartości 10 000 marek.

4 września 1920 roku do portu dotarły trzy bolszewickie transporty. Ludzie ci robią wrażenie bardzo zaniedbanych kulturowo, które dość wyraźnie pokazuje swoje bytowe warunki, w których ci bojownicy poświęcają się ideom Lenina i Trockiego. Idea prowadzi nas mocniej niż wszystko inne. Słowa przykrywają zwykłą nędzę, a "błogosławieństwa" bolszewizmu wymagają niesienia ich na całą ziemię i wszystkich ludzi, pisze gazeta dla Hinterpommern.

W październiku 1920r. powołano tu lokalną grupę pomocy technicznej w zakresie ratownictwa.

5 stycznia 1921r. ponownie wybrany został wójtem gminy emerytowany burmistrz Ziemann, którego służba wygasła już wcześniej bo 1 października.

Na spotkaniu przedstawiciele gminy w czerwcu 1921 r. omówiono budowę pomnika wojennego na cześć mieszkańców Stolpmünde, którzy zginęli w czasie wojny światowej.

Jednocześnie postanowiono dołączyć do banków Vereinsbank Stolp e.G.m.b.H., który utworzył tu wreszcie swój oddział.

W sierpniu 1921 roku wprowadzono podatek od ho teli. Oprócz podatku obrotowego, który ma być zapłacony urzędowi skarbowemu, musi on być zapłacony gminie przez czynsz za tymczasowe mieszkania i wynosi 10-20 %.

We wrześniu 1921 r. rada gminy wykorzystwała nadarzącą się możliwość rozszerzenia wsi na południe poprzez pełne włączenie osiedla Wintershagen B do wsi Stolpmünde zwiększyła się w ten sposób populacja o 114 mieszkańców i powierzchni gminy o 451,65 ha po włączeniu nowych terenów wiosną, w maju 1922 roku.

W listopadzie rada gminy postanowiła udostępnić dla pomnika wojennego funduszu tzw Kirchplatzfonds, który pochodzi z wcześniejszych lat i od tego czasu kwota wzrosła do 1123,50 marek. W dniu 8 stycznia 1922 roku miało miejsce uroczyste odsłonięcie pomnika poległych. Na uroczystej mszy, która odbyła się o godzinie 10.00 modliły się lokalne stowarzyszenia ojczyzniane i duża część mieszkańców. Pastor Borkenhagen przemówił następującymi słowami: „Niemand hat größere Liebe, denn die, daß er sein Leben läßt für seine Brüder“. Konsekracja tablic pamiątkowych w kościele otoczona jest występem chóru mieszanego. Po mszy św. zostało odczytane 76 nazwisk, ofiar wielkiej wojny z tej miejscowości. Dwie tablice z drewna dębowego, które są wykonane w stylu neogotyckim, zgodnie z budową kościoła, pokazują w górnej części płaskorzeźby żalobną głowę wojownika w stalowym hełmie otoczonym uzupełnieniem rzeźby. Nad wymienionymi imionami poległych są wyryte słowa "Umarł za ojczyznę" i poniżej "cześć ich pamięci".

Po nabożeństwie wszyscy uczestnicy uroczystości przeszli przy dźwiękach granego marszu pogrzebowego pod pomnik, który otrzymał godne miejsce w parku Wilhelmspark pod wysokimi sosnami i brzożami. Ceremonia rozpoczęła się uroczystym śpiewem chóru męskiego. Odsłonięcie pomnika dokonuje wójt gminy emerytowany burmistrz Ziemann, przy zachowaniu w pełni honorowej i dystygowanej postaci. Dzięki

wiegt vier Zentner. Die Mittel für das Denkmal sind durch freiwillige Spenden aufgebracht worden.

Der eingemeindete Ortsteil von Wintershagen B erhält im August 1922 den Namen „H o h e n h a g e n“.

Die Gemeindevertretung beschließt im März 1924, die früher stattgefundenen Wochenmärkte am Mittwoch und Sonnabend wieder einzuführen. Gleichzeitig wird die Errichtung einer Jugendherberge beschlossen, die dann auch in der Schule eingerichtet wird.

Im Jahre 1924 wird das von dem hiesigen Kunstmaler Wilhelm Granzow geschaffene Ortswappen nach ministerieller Anerkennung eingeführt. Es stellt ein Segelschiff, ein Netz und eine Nixe dar und versinnbildlicht somit Schifffahrt, Fischfang und Badebetrieb.

Im September 1924 muß die im Kriege auf der Westseite vom Marineamt errichtete Funkstation auf Anordnung der Entente abgebrochen werden.

Im Winter wird ein Verkehrs- und Verschönerungsverein neu ins Leben gerufen.

Am 30. September 1924 scheidet der verdiente Gemeindevorsteher, Bürgermeister a. D. Ziemann, nach fünfzehnjähriger Dienstzeit wegen Erreichung der Altersgrenze aus dem Dienst. Zu seinen Ehren wird am 2. Dezember 1924 abends eine Abschiedsfeier veranstaltet, bei der Landrat Dombois, Stolp, in einer längeren Ansprache die hervorragende, von vielfachen Erfolgen begleitete Tätigkeit Bürgermeisters Ziemann auf den verschiedenen Gebieten der Kommunalpolitik in Gemeinde und Kreis Ausschuß würdigt, die ihm den Dank aller einsichtigen Bürger von Stolpmünde und die Anerkennung der Aufsichtsbehörde eintragen hätte.

Reedereibesitzer Geiss spricht im Namen der anwesenden Gemeindevertreter, Polizeiassistent im Namen der Gemeindebeamten und Rektor Notzke für die Schule.

Am gleichen Tage findet in einer Gemeindevertreterversammlung vormittags die Einführung des neugewählten Gemeindevorstehers, Bürgermeister a. D. Franz Rathenow aus Nordenburg (Ostpreußen) statt. Ein Begrüßungsabend am 13. Dezember vereint das neue Ortsobhaupt -mit vielen Vereinen und einer großen Zahl von Bürgern. Der Erste Schöffe Assmann hält die Begrüßungsansprache, die von Darbietungen einiger Stolpmünder Vereine umrahmt ist.

Im Jahre 1925 wird die 1920 eingeführte Beherbergungssteuer fallen gelassen.

Der Bau einer Wasserleitung und Kanalisation wird im Dezember 1925 wieder in Erwägung gezogen. Ein Vertreter der Francke-Werke weilt hier, um die erforderlichen technischen Erhebungen anzustellen. Im Februar 1926 wird die Beschlußfassung vertagt. Am 29. Oktober 1926 hält Professor Dr. ing. Neuber, Berlin, in der Gemeindevertreterversammlung einen Vortrag über den Bau einer Kanalisation. Nach dem Kostenanschlag belaufen sich die Kosten auf ungefähr 350 000 Mark. Früher eingeholte Kostenanschläge nannten bis zu 600 000 Mark.

Am 11. November 1926 findet im Beisein von Landrat Dombois, Stolp, und von dem Vertreter des Reichsfinanzministeriums, Regierungsbaurat Luedecke, Stettin, als Vertreter der Baugruppe des Landesfinanzamts, eine außerordentliche Gemeindevertreterversammlung statt, in der über den Bau von Wohnbaracken für Flüchtlinge Beschluß gefaßt werden soll. Das Reich finanziert den Bau, wenn die Gemeinde den Grund und Boden baureif unentgeltlich hergibt. Es sollen zwölf Zweizimmerwohnungen, und zwar drei Häuser mit je vier Wohnungen, errichtet werden. Zu dem Bau bewilligt die Gemeinde 1200 Reichsmark je Wohnung.

Am 12. Dezember 1926 hält Obergeringieur Böger, Berlin, in einer von Hausbesitzern und Mietern gut besuchten Versammlung in der Turnhalle einen Vortrag über den Bau der Kanalisation und Wasserleitung. Im Februar 1927 werden durch eine Stolper Firma nordöstlich des Sternplatzes Bohrversuche für die Wasserleitung vorgenommen. Die Arbeiten werden durch eine Tonschicht in 7 Meter Tiefe erschwert, auch in 30 Meter Tiefe wird eine starke Wasserader mit Kiesgrund nicht gefunden. Erst im April wird in ungefähr 70 Meter Tiefe eine

wspólnemu śpiewaniu pieśni również przez dobrego towarzysza poległych, prezentacji wiersza napisanego dla tej uroczystości w Stolpmünde i śpiewanej modlitwie dziękczynienia w wykonaniu męskiego klubu śpiewającego, uroczysty akt hołdu dla poległych został zakończony. Członkowie stowarzyszeń i inni obecni złożyli wieńce przy pomniku.

Wysoce artystycznym zabytkiem jest to dzieło znanego rzeźbiarza profesora Josefa Thorek'a z Berlina. Dolna część składa się z cokołu dunajskiego małża wapiennego, widnieją tam wyryte słowa: „Unsere toten Kriegern“. Na nim wznosi się postać umierającego wojownika, który sięga prawą ręką sięga wysoko za głowę do rany, a lewa ręka nosi tarczę po lewej stronie postaci. Postać młodego mężczyzny uosabia wielką ofiarę złożoną ojczyźnie. Pomnik, wykonany w brązie, waży cztery centymetry. Fundusze na pomnik zostały zebrane poprzez dobrowolne darowizny.

Gmina nazwała nowe miejsce Wintershagen B nową nazwą "H o h e n h a g e n" nazwa dotyczy od VIII 1922 roku.

W marcu 1924 r. rada gminy podjęła decyzję o przywróceniu cotygodniowych targów, które wcześniej odbywały się w środę i sobotę. Jednocześnie trwa budowa schroniska młodzieżowego, które następnie będzie również wykorzystywane jako szkoła.

W 1924 roku, lokalny herb, stworzony przez miejscowego malarza Wilhelm'a Granzow'a, został wprowadzony po zatwierdzeniu ministerialnym. Przedstawia on żaglowiec i syrenę trzymającą rybę, a tym samym symbolizuje żeglugę, wędkarstwo i kąpiele.

We wrześniu 1924 roku stacja radiowa zbudowana podczas wojny po zachodniej stronie portu musiała zostać rozebrana na rozkaz Ententy.

Zimą powstaje stowarzyszenie transportowe i stowarzyszenie upiększania otoczenia.

30 września 1924 r. zasłużony emerytowany pełniący funkcję wójta Ziemann, podał się do dymisji po piętnastu latach owocnej i wytrwałej służby z powodu osiągnięcia już granicznego wieku.

Na jego cześć, wieczorem 2 grudnia 1924 r., odbyło się spotkanie, w którym radny powiatowy Dombois, ze Słupska, w dłuższym przemówieniu oddaje hołd wybitnej działalności burmistrza Ziemann'sa pracującego w różnych dziedzinach polityki lokalnej tak w gminie jak i komisji okręgowej, która podziękowała za pracę dla obywateli Stolpmünde i wyraziła uznanie organu nadzorczego.

Właściciel firmy żeglugowej Geiss przemawiał w imieniu obecnych przedstawicieli urzędu gminy, asystenta policji w imieniu urzędników miejskich i rektora szkoły, Notzke'go.

Tego samego dnia nowo wybrany szef gminy emerytowany burmistrz. Franz Rathenow z Nordenburgu (Prusy Wschodnie) został przedstawiony na spotkaniu przedstawicieli gminy jeszcze przed południem. Powitalny wieczór odbył się 13 grudnia i połączył nowego lidera gminy - z wieloma stowarzyszeniami i dużą liczbą obywateli. Pierwszy ławnik Assmann wygłasza przemówienie powitalne, które jest otoczone występami niektórych zespołów Stolpmünde.

W 1925 r. zniesiono podatek od zakwaterowania, który był wprowadzony w 1920r.

Budowa wodociągu i kanalizacji była rozważana ponownie w grudniu 1925 roku. Przedstawiciel firmy Francke-Werke przybył tutaj, aby przeprowadzić niezbędne badania techniczne. Decyzja w tej sprawie została odroczone do lutego 1926 roku. 29 października 1926 r. prof. dr hab. Neuber, z Berlina, miał wyjaśniający wykład na temat konieczności budowy kanalizacji. Po obecnym szczegółowo opracowanym oszacowaniu koszt budowy kanalizacji wynosił około 350 000 marek. We wcześniej zebrane szacunki kosztów budowy opiewały na kwotę 600 000 marek.

W dniu 11 listopada 1926 r., w obecności rady Dombois, ze Słupska, przedstawiciela ministerstwa finansów Rzeszy, ministra Federalnego Ministerstwa Finansów, Luedecke'go, ze Szczecina, reprezentującego Baugruppe des Landesfinanzamts, odbyło się nadzwyczajne spotkanie przedstawicieli gminy,

Wasserader mit Kiesgrund erbohrt. Die Preußische Landesanstalt für Wasser-, Boden- und Lufthygiene hat die eingesandte Wasserprobe für gut befunden. Die Bohrversuche werden fortgesetzt.

Im Mai 1927 wird nach Vorträgen von Professor Dr. ing. Neubar, Oberingenieur Böger und Stadtrat Reinke. Stolp, beschlossen, daß die Aufstellung eines baureifen Projekts gefördert werden soll. Wegen des Anlagegeländes für das Wasserwerk wird mit der Stadt Stolp um kostenlose Überlassung von Dünengelände verhandelt werden.

An der Sitzung am 24. Mai 1927 nehmen die Regierungsräte Jacobi und Dr. von Busse, Köslin, Landrat Dombois, Stolp, und Professor Dr. ing. Neuber, Berlin, teil. Mit der Regierung soll wegen Bewilligung eines Darlehns aus der verstärkten Erwerbslosenfürsorge sowie eines Bauzuschusses aus der Reichsosthilfe verhandelt werden. Die restliche Bausumme soll bei der Provinzialbank — eventuell unter Mithilfe der Kreissparkasse Stolp — aufgenommen werden.

Am 4. August 1927 wird die Aufnahme einer Anleihe bis zu 350 000 Goldmark bis zum Höchstsatz von 9 v. H Zinsen und Amortisation! beschlossen. Der Zwangsanschluß für die Wasserleitung und Kanalisation soll vorgeschrieben werden. Der Bau wird nun endgültig beschlossen. Landrat Dombois und Oberingenieur Edgar halten behelende Vorträge.

Eine Polizeiverordnung über Be- und Entwässerung der Gemeinde Ostseebad Stolpmünde wird am 25. August 1927 beschlossen.

Ende August 1927 werden die im Dreieck vorgenommenen Bohrversuche beendet. Die erste Bohrung wurde bis 70 Meter und die zweite bis 72 Meter durchgeführt, die dritte ergab bei bereits 69 Meter Tiefe eine ergiebige Wasserader, die klares Wasser führt. Die Pumpversuche werden, um die Ergiebigkeit zu erproben, Tag und Nacht durchgeführt. Das Wasser ist von der erwähnten Landesanstalt als sehr gut bezeichnet worden, es ist mittelhart und etwas eisenhaltig und muß deshalb noch einen Enteisungsprozeß durchmachen.

Die Arbeiten der Kanalisation unter Ausschluß der Kläranlage werden der Firma „Meteor“, Stolp, die der Wasserleitung einschließlich Pumpstation und der Kläranlage der Firma Francke-Werke A.G., Bremen, übertragen.

Im Oktober 1927 werden das Ortsstatut, betreffend die Wasserversorgung der Gemeinde Stolpmünde und das Ortsstatut, betreffend die Schmutzwasserkanalisation genehmigt und die Gebührenordnung für die Be- und Entwässerung angenommen. Der Ankauf des Geländes für die Kläranlage wird genehmigt.

Mitte Januar 1928 arbeiten schon 10 Notstandsarbeiter an der Klärstation, die an dem Bahnkörper der Reichsbahn — ungefähr in der Nähe des Maschinenschuppens — angelegt wird. Die Rohre für die Wasserleitung sind bereits angefahren. Die Arbeiten werden in der Parkstraße begonnen werden.

Im April 1928 werden schon 180 hiesige und auswärtige Erwerbslose beschäftigt und Mitte Juni 1928 sind das Rohrnetz und die Hausanschlüsse für die Wasserleitung fertiggestellt. Am 29. Juni 1928 durchströmt zum ersten Mal Wasser das Rohrnetz. Nach der Durchspülung zwecks Reinigung wird der Betrieb am 2. Juli 1928 zunächst östlich der Stolpe aufgenommen. Die Kanalisation ist erst zu einem Teil betriebsfertig.

Der auf einer 16 Meter hohen Düne errichtete Wasserturm hat eine Höhe von 17 Metern und dient gleichzeitig als Aussichtsturm.

Nach einer längeren durch den Frost bedingten Arbeitspause werden die Arbeiten an der Kanalisation durch die Firma „Meteor“, Stolp, Mitte April 1929 wieder aufgenommen.

In der Sitzung im März 1927 erhält die neu angelegte U-Straße auf Antrag des Saarverbandes den Namen „Saarstraße“.

Im April 1927 läßt die Gemeinde zur Behebung der Wohnungsnot zwei Achtfamilienhäuser (Reichshäuser) mit Ein- und Zweizimmerwohnungen errichten.

Der Haushaltsplan für das Rechnungsjahr 1927 schließt in Einnahme und Ausgabe mit 407 620 Reichsmark ab. Es werden an Gemeindesteuern 200 v. H. zur staatlichen Grundvermögensteuer und je 300 v. H. zur Gewerbesteuer und

mißta jetzt zosać podjęta decyzja w sprawie budowy baraków dla uchodźców. Rzesza sfinansuje budowę, jeśli gmina zapewni grunt gotowy do budowy bezpłatnie. Ma powstać dwanaście dwupokojowych mieszkań, w sumie miały być trzy domy z czterema mieszkaniami. Na budowę gmina przynajmniej 1200 marek na mieszkanie.

12 grudnia 1926 roku główny inżynier Böger z Berlina wygłosił wykład na temat budowy kanalizacji i wodociągu podczas spotkania w sali gimnastycznej, w spotkaniu uczestniczyli właściciele domów i najemcy. W lutym 1927 roku były przeprowadzane odwierty kontrolne na północ od Sternplatz przeprowadzane przez słupską firmę. Praca jest skomplikowana przez warstwę gliny na głębokości 7 metrów, nawet na głębokości 30 metrów, nie znaleziono silnej żyły wodnej ze żwirem. Dopiero w kwietniu żyła wodna w warstwie żwiru była wiercona na głębokości około 70 metrów. Pruski Państwowy Instytut Gospodarki Wodnej, Gleby i Powietrza uznał, że wysłana próbka wody jest dobra. Wiercenie więc było kontynuowane.

W maju 1927 r., po wykładach prof. dr hab. Neubar'a, głównego inżyniera Böger'a i radnego miejskiego Reinke, Stolp, zdecydowano, że budowa wg. projektu gotowego do budowy powinna być wspierana. Teren wodociągów był negocjowany z miastem Słupsk w celu uzyskania bezpłatnego wykorzystania terenów wydmywanych.

Na spotkaniu w dniu 24 maja 1927 r. radni rządowi Jacobi i dr von Busse, Koszalin, radca Dombois, Słupsk i prof. dr inż. Neuber, Berlin. Negocjacje z rządem mają się odbyć w sprawie warunków udzielenia gminie pożyczki z tytułu zwiększonej opieki nad bezrobociem i dotacji budowlanej z Reichsosthilfe. Pozostałe koszty budowy baraków dla bezrobotnych zostaną podniesione przez Bank Wojewódzki, ewentualnie z pomocą Kreissparkasse Stolp.

W dniu 4 sierpnia 1927 r. zaciąganie pożyczek w wysokości do 350 000 złotych oznacza maksymalną stopę 9 % odsetek i amortyzacji! Na co się zdecydowano. Należy zobowiązać do obowiązkowego podłączenia do rury wodociągowej i kanalizacji. Budowa jest wreszcie w toku. Radca Dombois i główny inżynier Edgar wygłosili wykłady.

25 sierpnia 1927 r. ogłoszono rozporządzenie policji w sprawie podlewania i odwadniania gminy nadbałtyckiego kurortu Stolpmünde.

Pod koniec sierpnia 1927 roku zakończono testy wiertnicze przeprowadzone w „trójkacie”. Pierwszy odwiert przeprowadzono do 70 metrów, a drugi do 72 metrów, trzeci przyniósł wydajną żyłę wodną, która prowadzi czystą wodę na głębokości 69 metrów. Testy pompowania są przeprowadzane w dzień i w nocy w celu sprawdzenia wydajności. Woda została opisana jako bardzo dobra przez wyżej wymienioną instytucję państwową, jest średnio twarda i nieco zawierająca żelazo, a zatem musi przejść proces oczyszczania.

Prace kanalizacyjne z wyłączeniem oczyszczalni ścieków zostaną zlecone do firmy "Meteor", Stolp, później wykonała instalację wodociągową, w tym przepompownię i oczyszczalnię ścieków Francke-Werke A.G., Brema.

W październiku 1927 r. przyjęto lokalny statut dotyczący zaopatrzenia w wodę całej gminy Stolpmünde oraz tylko miejscowy statut dotyczący wykorzystania kanalizacji oraz przyjęto przepisy dotyczące opłat za nawadnianie i odwodnienie. Zatwierdzono zakup odpadów z oczyszczalni ścieków.

W połowie stycznia 1928 r. 10 zatrudnionych pracowało już w oczyszczalni ścieków, która była umieszczona na terenie kolejowym Reichsbahn, w pobliżu szopy maszynowej. Instalacja wodociągowa została już też uruchomiona. Prace rozpoczęły się na Parkstraße.

W kwietniu 1928 roku zatrudniono 180 lokalnych i zamiejscowych bezrobotnych, a w połowie czerwca 1928 roku zakończono przyłączenia do sieci rurociągów wszystkich domów. 29 czerwca 1928 roku woda po raz pierwszy przepływała przez sieć rurociągów. Po płukaniu przystąpiono do czyszczenia, ta operacja rozpoczęła się 2 lipca 1928 roku. Kanalizacja była wtedy tylko częściowo gotowa do pracy.

Gewerbeertragsteuer erhoben. „Eine gemeindliche Biersteuer soll ab 1. April 1927 eingeführt werden, kommt aber erst auf Grund des Beschlusses vom 16. Juni 1927 ab 1. Juli 1927 zur Erhebung, sie beträgt 7 v. H.

Am 24. Mai 1927 wird der Bau von zwei weiteren Reichshäusern mit insgesamt zwölf Wohnungen beschlossen.

Die Gemeindevertretung beschließt am 4. August 1927 die Abänderung des Ortsnamens in „Ostseebad Stolpmünde“.

Am 24. November 1927 wird die Aufhebung des Wohnungs- und Mieteinigungsamtes beschlossen.

Die Verbindungsstraße vom Sternplatz bis zur Stolper Chaussee erhält in der Sitzung am 21. Juni 1928 aus Anlaß des 150. Geburtstages des Turnvaters die Bezeichnung „Jahnstraße“.

Die bisher erhobenen Marktstandsgelder fallen nach dem Beschluß vom 19. Juli 1928 fort.

Der erforderliche Haushalt für das Rechnungsjahr 1929 schließt mit 529 414 und der außerordentliche mit 205 000 Reichsmark ab. Die Gemeindesteuerzuschläge werden auf 375 v. H. zur staatlichen Grundvermögen- und auf je 425 v. H. zur Gewerbeertrag- und Gewerbekapitalsteuer festgesetzt. Die Wasser- und Kanalgebühren betragen für 1929 monatlich für ein Zimmer 1,50 (bisher 1,—), zwei Zimmer 3,— (2,50), drei Zimmer 3,75 (3,25), vier Zimmer 5,— (4,50), fünf Zimmer 6,— und für jedes weitere Zimmer 0,50 Reichsmark mehr (bisher für fünf und mehr Zimmer 5,50 Reichsmark). Für ein Badezimmer ist 1,— Reichsmark (bisher 0,50 Reichsmark) monatlich und für Bade- und Sommergäste je Person und Tag 5 „Reichspfennig (bisher 3 Reichspfennig) zu zahlen.

Am 28. Juni 1929 benennt die Gemeindevertretung die Schützenstraße als äußeres Zeichen der Anerkennung der uneigennützigsten Arbeit des Baurats Engelbrecht bei dem Neubau der Schule in „Engelbrechtstraße“ um. In dieser Straße befindet sich die Schule.

Am 2. August 1929 wird hier ein Arbeitsausschuß für das Deutsche Volksbegehren gegen den Youngplan und gegen die Kriegsschuldfrage gebildet. Diesem Ausschuß treten sofort die Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei, die Deutschnationale Volkspartei, der Kriegerverein, Stahlhelm (Bund der Frontsoldaten), Deutschnationaler Arbeiterbund, Jungsturm, die Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, der Bürgerschützen-, Turn-, Männergesangverein, Königin-Luise-Bund und Vaterländische Frauenverein bei.

Die Gemeindevertretung erläßt am 23. Januar 1930 ein Ortsstatut, nach dem die Zahl der Gemeindevertreter auf die seit Jahren schon bestehende Zahl 12 erhöht wird.

Am 27. März 1930 wird das Wassergeld neu festgesetzt. Es beträgt nun 1 1/2 v. H. des katasteramtlichen Grundvermögensteuerwertes der Grundstücke. Die Unterverteilung findet nach dem Verhältnis der Friedensmieten der Wohnungen statt. Nach dieser neuen Berechnung ergeben sich 22 v. H. der Friedensmieten. Die Neufestsetzung wirkt sich im Durchschnitt etwa wie folgt aus: Je Monat für einen Wohnraum 1,85, für zwei Wohnräume 3,30, für drei 5,50, für vier 7,35, für fünf 9,10 Reichsmark aus.

Der Haushaltsplan für 1930 sieht eine Einnahme und Ausgabe von 614 960 Reichsmark (ordentlichen) und 50 000 Reichsmark (außerordentlichen) vor.

Der 50 Meter breite Sternplatz, an dem zwei Achtfamilienhäuser mit Zwei- und Dreizimmerwohnungen errichtet worden sind, wird in eine 11 Meter breite, zwei je 5 Meter und zwei je 2 Meter breite Promenaden, zwei Fahrdämme von je 8 Meter und zwei Grünstreifen von je 4,50 Meter Breite aufgeteilt.

Am 3. September 1930 wird die Ausführung der restlichen Kanalisationsarbeiten der Firma Brodowski in Köslin übertragen.

Das Arbeitsamt Stolp errichtet hier am 1. Mai 1930 eine Nebenstelle im Hause Mittelstraße 4. Bisher war die Kontrolle der Erwerbslosen und die Auszahlung der Unterstützung durch die Gemeindebehörde vorgenommen worden.

Am 8. Mai 1930 wird der Bau von zwölf Kleinwohnungen auf dem Hof des Armenhausgrundstücks und hierfür die

Wieża ciśnień, zbudowana na 16-metrowej wydmy, ma swoją wysokość 17 metrów, a także służy ona jako wieża widokowa.

Po długiej przerwie z powodu mrozów zostały wznowione prace nad wykonywaniem kanalizacji przez firmę "Meteor", Stolp, podjęto te prace w połowie kwietnia 1929 roku.

Na spotkaniu w marcu 1927 roku nowo wybudowana ulica U-Strasse została nazwana "Saarstraße".

W kwietniu 1927 r. gmina posiadała dwa ośmiorodzinne domy (Reichshäuser) zbudowane z jedno- i dwupokojowych mieszkań, powstały w celu zaradzenia niedoborowi mieszkań.

Budżet na rok budżetowy 1927 wynosi 407 620 marek. Podatek miejski jest pobierany w wysokości 200% od państwowego podatku od nieruchomości i 300% od podatku od działalności gospodarczej i podatku dochodowego od działalności gospodarczej. Miejski podatek od piwa ma zostać wprowadzony od dnia 1 kwietnia 1927 r., ale będzie pobierany na podstawie decyzji z dnia 16 czerwca 1927 r. dopiero od dnia 1 lipca 1927 roku, stanowi on 7% od sprzedawanego piwa.

24 maja 1927 roku podjęto decyzję o budowie dwóch kolejnych domów z łącznie dwunastoma mieszkaniami.

4 sierpnia 1927 r. rada gminy podjęła decyzję o zmianie nazwy miejscowości na "Ostseebad Stolpmünde".

W dniu 24 listopada 1927 r. podjęto decyzję o likwidacji biura budownictwa mieszkaniowego i wynajmu.

Droga łącząca z Sternplatz do Stolper Chaussee została nazwana "Jahnstraße" bo zgodnie z przyjętym ustaleniem z dnia 21 czerwca 1928 roku ma to być uczczenie 150 rocznicy urodzin Turnvater.

Zebrane do tej pory fundusze opłaty rynkowej zostaną zniesione w następstwie decyzji z dnia 19 lipca 1928 r.

Wymagany budżet na rok budżetowy 1929 zamyka się 529 414, a budżet nadzwyczajny 205 000 marek. Dopłata do podatku komunalnego ustala się na 375% dla przypadku majątku państwowego i 425% w przypadku dochodów z działalności gospodarczej i podatku od kapitału zakładowego. Opłaty za wodę i kanalizację w 1929 r. wynoszą 1,50 miesięcznie (poprzednio 1,—), dwa pokoje 3,— (2,50), trzy pokoje 3,75 (3,25), cztery pokoje 5,— (4,50), pięć pokoi 6,— i za każdy dodatkowy pokój 0,50 marek więcej (wcześniej dla pięciu lub więcej pokoi 5,50 Reichsmark). Za łazienkę, 1,— markę (wcześniej 0,50 marek) miesięcznie i za branie kąpeli letnich gości na osobę dziennie 5,— (wcześniej 3 fenigi)- są to kwoty, które należy zapłacić w gminie.

W dniu 28 czerwca 1929 r. rada gminy zmienia nazwę Schützenstraße ze względu na uznanie bezinteresownej pracy rady budowlanego Engelbrecht'a i jednocześnie uznanie dla nowego budynku szkoły, zmiana na nazwę ulicy "Engelbrechtstraße". Ulica jest tam, gdzie znajduje się nowa szkoła.

2 sierpnia 1929 r. powołano tu komitet roboczy do niemieckiego referendum przeciwko planu Young'a i przeciwko uznaniu winy wojennej. Do komisji wchodzi Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei, die Deutschnationale Volkspartei, der Kriegerverein, Stahlhelm (Bund der Frontsoldaten), Deutschnationaler Arbeiterbund, Jungsturm, die Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz, der Bürgerschützen-, Turn-, Männergesangverein, Königin-Luise-Bund und Vaterländische Frauenverein.

W dniu 23 stycznia 1930 r. rada gminy zasila radę do liczby 12 przedstawicieli gminy, stan taki faktycznie istnieje już od kilku lat istnieje od lat.

W dniu 27 marca 1930 r. opłata za wodę została ponownie ustanowiona. Przed zmianą wynosiła 1,5% wartości podatku gruntowego. Opłata po zmianie realizowana była zależność od relacji pokoi w czynszu za mieszkanie. Według tych nowych obliczeń istnieje 22 możliwości opłat od czynszów pokojowych. Nowa poprawka określa następująca reguła: 1,85 miesięcznie dla jednego pokoju w mieszkaniu, 3,30 dla dwóch pokoi w mieszkaniu, 5,50 dla trzech, 7,35 dla czterech i 9,10 marek dla pięciu.

Budżet na 1930 r. przewiduje dochody i wydatki w wysokości 614 960 marek (zwykle) i 50 000 marek (nadzwyczajne).

Aufnahme einer Hauszinssteuerhypothek beschlossen.

Die fiskalische Verbindungsstraße zwischen dem Eldoradoweg und den Hafenanlagen auf der Westseite zwischen dem staatlichen Bauhof und dem Getreidespeicher des Stolper Landwirtschaftlichen Konsumverein erhält den Namen „Bauhofstraße“.

Am 25. September 1930 wird von der Gemeindevertretung der Bau von zwanzig Wohnungen beschlossen.

Die Biersteuer wird in der Sitzung am 23. April 1931 erhöht und die Erhebung der Bürgersteuer beschlossen. Der Preis für elektrisches Licht wird von 55 auf 50 Reichspfennig je Kilowattstunde gesenkt.

Am 6. Oktober 1932 wird die Fertigstellung der Saarstraße verbunden mit einer Planierung des Gasanstaltplatzes und Auswässerung der äußeren Kurpromenade durch den Freiwilligen Arbeitsdienst beschlossen. Zum Träger des Dienstes wird nach teilweise sehr heftiger Aussprache der Stahlhelm (Bund der Frontsoldaten) mit 8 gegen 7 Stimmen bestimmt. Das Arbeitsdienstlager soll in der Schule untergebracht werden.

Am 20. Oktober 1932 lehnt die Gemeindevertretung die Erhöhung der Bürgersteuer auf den fünffachen Landessatz ab. Der Gemeindevorsteher, Bürgermeister a. D. Rathenow, erklärt darauf die zwangsweise Einführung.

In der Gemeindevertreterversammlung am 13. April 1933 wird auf Antrag der Ortsgruppe der NSDAP, die Hauptstraße in „Hitlerstraße“ umbenannt. Der vom Freiwilligen Arbeitsdienst hergerichtete Schmuckplatz an der Gasanstalt erhält den Namen „Göring-Platz“. Die Gemeindevorteiler Konsul Geiss und Zimmermeister Jenssen beantragen die Umbenennung des nach dem inzwischen verstorbenen Baurats Wilhelms benannten Wilhelms-Park in „Seldte-Park“. Dieser Antrag wird einstimmig angenommen. Ein weiterer Antrag, die Bergstraße in „Ziemannstraße“ umzubenennen, wird auf Vorschlag des Gemeindevorteilers Nier für vier Wochen zurückgestellt.

Der Plan einer größeren Siedlung an der Strickershagener Chaussee wird am 18. Mai 1933 zugestimmt. Für zunächst zehn Siedlerstellen werden 22 400 Reichsmark bewilligt. Die Gemeinde gibt das Gelände für die Siedlungen in Erbpacht für zwei Reichspfennig je Quadratmeter. Auf dem betreffenden Gelände sind 21 Siedlersteilen vorgesehen. Diese Zahl wird sich wahrscheinlich noch erhöhen lassen.

Der Haushaltsplan für 1933 schließt mit 487 450 Reichsmark in Einnahme und Ausgabe ab.

Die Schlageter-Kampfbahn, der frühere Assmann-Spielplatz, ist in den Besitz der Gemeinde übergegangen.

Am 10. August 1933 gelingt es zum ersten Mal, sämtliche Wohlfahrtsunterstützungsempfänger in Arbeitsstellen unterzubringen.

Die Hitlerstraße erhält im Oktober 1933 ein Großpflaster aus Kupferschlackensteinen.

Im Dezember 1933 wird Gemeindevorsteher Bürgermeister a. D. Rathenow seines Dienstes vorläufig enthoben und später auf Grund des Gesetzes zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums in den Ruhestand versetzt. Der Landrat hat den Diplom-Volkswirt Dr. Erich Conrad von der Landstelle Stettin mit Wirkung vom 13. Dezember 1933 zum kommissarischen Gemeinde- und Amtsvorsteher ernannt. Seine Amtseinführung nimmt der Landrat Dombois am 12. Dezember 1933 vor.

Stolpmünde hat vom März 1934 ab zwei Schöffen und acht Gemeinderäte.

Im Mai 1934 wird eine Ortssatzung erlassen, nach der für die Verwaltung der Gemeinde die Stelle eines hauptamtlichen besoldeten Gemeindevorsteher eingerichtet wird. Dieser wird auf die Dauer von zwölf Jahren berufen. Vom 1. Juli 1934 ab ist Dr. Conrad vom Landrat zum hauptamtlichen Gemeindevorsteher auf die Dauer von zwölf Jahren berufen worden. Vom 1. April 1935 ab führt er auf Grund der ersten Verordnung zur Durchführung der Deutschen Gemeindeordnung vom 22. März 1935 die Amtsbezeichnung Bürgermeister.

Am 1. Januar 1925 zählt Stolpmünde 69 Erwerbslose, allmählich und später stärker nimmt diese Zahl zu. So wurden

Szeroki na 50- metrów Sternplatz, na którym powstały dwa ósmiorodzinne domy z dwu- i trzypokojowymi mieszkaniami, jest podzielony na o 11-metrów szerokie, dwumetrowe promenady i dwie szerokie na 2-metrów promenady, dwa chodniki o długości 8 metrów każdy i dwa zielone pasy o szerokości 4,50 metra.

3 września 1930 r. pozostałe jeszcze do wykonania wykończeniowe prace kanalizacyjne zostały powierzone firmie Brodowski z Koszalina.

W dniu 1 maja 1930 r. Urząd Pracy ze Słupska otworzył oddział w domu Mittelstraße 4. Do tej pory sprawowano kontrolę nad bezrobotnymi i wypłaty wsparcia przez Urząd Wspólnoty.

W dniu 8 maja 1930 r. podjęto decyzję o budowie dwunastu małych mieszkań na działce dla biednej ludności i w tym celu zrezygnowano z odsetek od nieruchomości.

Łącznik fiskalny między Eldoradoweg a obiektami portowym po zachodniej stronie między państwową stocznia budowy statków a magazynem zboża należącym do słupskiego Konsorcjum Rolniczego otrzymał swoją nową nazwę - "Bauhofstraße".

25 września 1930 r. rada gminy podjęła decyzję o budowie dwudziestu mieszkań.

Został podwyższony podatek od sprzedaży piwa na posiedzeniu w dniu 23 kwietnia 1931 r. i podjęto decyzję o nałożeniu podatku obywatelskiego. Cena energii elektrycznej została zmniejszona z 55 do 50 fenigów za kilowatogodzinę.

W dniu 6 października 1932 r. usankcjonowano zakończenie budowy Saarstraße połączono to z planem budowy placu stacji benzynowej i odwodnieniem zewnętrznej promenady uzdrowiskowej przeznaczoną do wykonania przez Ochotniczą Służbę Pracy. Po bardzo mocnej debacie Steel Helmet (Federacja Żołnierzy Frontowych) jest wyznaczony jako łącznik do spraw usług stosunkiem głosów 8 głosów do 7. Obóz pracy miał być przeniesiony do szkoły.

W dniu 20 października 1932 r. rada gminy odrzuciła podwyższenie podatku obywatelskiego do pięciokrotności stawki krajowej. Wójt gminy, emerytowany burmistrz Rathenow wyjaśnia takie wymuszone wprowadzenie.

Na spotkaniu przedstawicieli gminy w dniu 13 kwietnia 1933 r., nazwa głównej ulicy została zmieniona na "Hitlerstraße" na wniosek lokalnej grupy NSDAP. Plac koło stacji benzynowej, przygotowany przez Ochotniczą Służbę Pracy, nosi nową nazwę "Göring-Platz". Przedstawiciele gminy Konsul Geiss i Zimmermeister Jenssen wzywają do zmiany nazwy Wilhelms Park, nazwany na cześć zmarłego już Wilhelm'a jako "Seldte-Park". Wniosek ten został przyjęty jednogłośnie. Kolejny wniosek o zmianę nazwy Bergstraße na "Ziemannstraße" był odroczony na cztery tygodnie na wniosek przedstawiciela gminy Nier'a.

Jest zaplanowana większa osada w Strickershagener Chaussee, jej plan budowy został zatwierdzony 18 maja 1933 roku. 22 400 marek przyznawane są na pierwszą dziesięcioletnią realizację budowy. Gmina dała grunty pod dzierżawę za dwa fenigi na każdy metr kwadratowy. Planowane jest na tym terenie umieszczenie dwadzieścia jeden rodzin osadników. Liczba ta prawdopodobnie wzrośnie.

Budżet na 1933 r. zamyka się 487 450 markami w dochodach i wydatkach.

Schlageter-Kampfbahn, dawny plac zabaw Assmann-Spielplatz, przeszedł w posiadanie gminy.

10 sierpnia 1933 r. po raz pierwszy wszyscy objęci do tej pory świadczeniami pomocy społecznej zostali przyjęci do pracy.

W październiku 1933 roku Hitlerstraße otrzymała nawierzchnię chodników wykonaną z międziorowych kamieni.

W grudniu 1933 r. emerytowany burmistrz Rathenow został tymczasowo zwolniony ze swoich obowiązków wójta, a następnie przeszedł on na swoją zasłużoną w pełni emeryturę na mocy ustawy o przywróceniu zawodowej służby cywilnej. Nowego komisarycznego wójta mianowała 13 grudnia 1933 r. rada dzielnicy, był nim Diplom-Volkswirt Dr. Erich Conrad ze Szczecina. Pełniącym obowiązki szefa gminy i urzędu gminy

Ende 1928 schon 101 und Anfang 1929 sogar 204 Erwerbslose gezählt.

Die Einwohnerzahlen ergeben folgendes Bild:

1871: 1979; 1890: 2021; 1900: 2107

1910: 2832; 1919: 3361; 1925: 3876

1933: 4003;

Von der Badeverwaltung

Im Jahre 1860 ist die Zahl der Badegäste gegenüber den Vorjahren zurückgegangen. Wenn der Grund auch teilweise in den Zeitverhältnissen zu suchen ist, so dürfte er doch hauptsächlich „in dem Mangel fast jeden Komforts für das badende Publikum zu finden sein“. Kolbergermünde und Rügenwaldermünde werden in den letzten Jahren besser besucht, weil sie durch „Herrichtung künstlicher Bäder und Anlegung von Verbesserungen“ etwas für die Badegäste tun. Den Stolpmünder Einwohnern wird dies auch empfohlen, „wenn es nicht heißen soll, daß es ein Seebad Stolpmünde gegeben

Die Königliche Ober- Postdirektion gibt am 8. Juli 1862 bekannt, daß während der Badesaison vom 15. Juli 1862 ab eine zweite tägliche Personenpost mit sechssitzigem Hauptwagen zwischen Stolp und Stolpmünde eingerichtet worden ist. Die Fahrzeit beträgt eine Stunde 45 Minuten. Die Post fährt ab Stolp 2 Uhr nachmittags und ab Stolpmünde 8 Uhr vormittags. Das Personengeld bei dieser Badc-Personcn-post beträgt sechs Silbergroschen je Person und Meile, wobei 30 Pfund Gepäck frei befördert werden, Briefe, Gelder und Pakete werden ebenfalls befördert. Die übliche Post verkehrt ab Stolp 8 Uhr morgens und ab Stolpmünde 8 Uhr abends.

Zwischen Stolpmünde und den Badeorten Alter- und Neuer- Strand wird während der Badesaison eine zweimal tägliche Landbriefbestellung stattfinden.

Am 20. August 1862 gibt die Kapelle des 8. Pommerschen Infanterieregiments Nr. 01 hier ein Konzert. Es wird ein „Entree von fünf Silbergroschen“ erhoben.

Im Jahre 1870 wird von hiesigen Einwohnern eine Bade-Aktiengesellschaft gegründet, die feste Seebadeanstalten errichtet.

Im Jahre 1875 läßt der Verschönerungsverein bei den beiden Pavillons an der Kurpromenade Bäume pflanzen. Für die Kurzeit ist die Böhmisches Bergkapelle von Heim an Stelle der bisherigen „Pommerschen Kapelle Becker“ verpflichtet worden.

Die „Badekapelle“ spielt täglich, und zwar vormittags im Ort und nachmittags am Strande. Es wird nur Streichmusik geboten, die im Freien nicht genügend durchdringt.

Stolpmünde erhält des öfteren Marinebesuch. Die großen Kriegsschiffe gehen vor dem Hafen vor Anker, Ruder- und Segelboote bringen die Badegäste zur Besichtigung an Bord. Es werden von der Besatzung auch Landungen und Manöver in den Dünen durchgeführt. Die Badegäste veranstalten mitunter zu Ehren der Besatzung ein Feuerwerk mit anschließendem Ball.

Im Frühjahr 1877 errichtet eine Privatgesellschaft in der Nähe des Strandes ein Warmbad mit acht Zellen und zwei Wartezimmern. Es wird im Juli zur Benutzung freigegeben. Die Heizung erfolgt durch Dampf.

Am 16. Oktober 1877 hält die Aktiengesellschaft für die

został radca Dombois- swoje obowiązki pełnił on z dniem 12 grudnia 1933 roku.

Stolpmünde ma od marca 1934 dwóch ławników i ośmiu radnych miejskich.

W maju 1934 r. wydano lokalny statut, zgodnie z którym urząd pełnoetatowej szkoły miejskiej został podległy administracji gminy. Wójt jest mianowany na okres kadencji trwającej dwunastcie lat. Od 1 lipca 1934 r. dr Conrad został mianowany przez Radę Gminy również zwierzchnikiem do pełnoetatowej szkoły społecznej na okres dwunastu lat. Od 1 kwietnia 1935 r. przejął tytuł burmistrza na podstawie pierwszego rozporządzenia wykonawczego dotyczącego niemieckiej wspólnoty z dnia 22 marca 1935 r.

1 stycznia 1925 r. Stolpmünde liczy 69 bezrobotnych, liczba ich stopniowo rośnie, później jest ich więcej. Na przykład pod koniec 1928 r. 101 osób było już bezrobotnych, a na początku 1929 r. liczono nawet 204 bezrobotnych.

Liczba mieszkańców jest następująca:

1871: 1979; 1890: 2021; 1900: 2107

1910: 2832; 1919: 3361; 1925: 3876

1933: 4003;

Powstanie kąpieliska

Decydujące znaczenie dla rozwoju miejscowości ma w pierwszym rzędzie port a w drugim istotne jest uwzględnienie kąpieliska morskiego.

Najpierw powoli następuje rozwój ruchu opartego o kąpielisko.

Więszego rozmachu jednak kąpielisko uzyskuje od 1870 roku po powstaniu spółki Bade- Aktiengesellschaft.

W 1860 roku liczba amatorów kąpeli zmniejszyła się w porównaniu z poprzednimi latami. Zapewne powodem było częściowo brak czasu na odpoczynek, a prawdopodobnie było też głównie "niezapewnienie odpowiedniego komfortu dla publiczności kąpieliska". Kolbergermünde i Rügenwaldermünde były częściej odwiedzane w ostatnich latach, ponieważ kurorty te zapewniały coś więcej dla kuracjuszy np.: "udostępnianie specjalnych kąpeli i jeszcze inne dodatki". Wprowadzenie tego jest również zalecane dla mieszkańców Stolpmünde," ale nie znaczy to, że nie było nadmorskiego kurortu Stolpmünde".

8 lipca 1862 r. Königliche Ober- Postdirektion ogłosiła, że między Słupskiem a Ustką w okresie kąpielowym od 15 lipca 1862 r. została utworzona druga poczta pasażerska z sześciomiejscowym dyliżansem głównym. Czas podróży wynosi jedną godzinę 45 minut. Dyliżans odjeżdża ze Słupska o godzinie 14:00 a z Ustki o godzinie 8:00 rano. Koszt biletu za przejazd dyliżansem wynosi od osoby sześć srebrnych groszy za milę, a za 30 funtów bagaż przewożony jest bezpłatnie, listy, przesyłki pieniężne i paczki są również przewożone tym dyliżansem. Zwykła poczta odjeżdża ze Słupska o 8:00, a z Ustki wyjeżdża o 20:00.

Między Stolpmünde a nadmorskimi kurortami Alter- i Neuer- Strand, w okresie kąpielowym miały miejsce dwa razy dziennie zamówienia na realizację krajowych przesyłek.

20 sierpnia 1862 r. w kaplicy 8 Pomorskiego Pułku Piechoty nr 01 odbył się koncert. Za wejście pobierano pięć srebrnych groszy.

W 1870 roku powstała wyłoniona z mieszkańców firma Bade- Aktiengesellschaft, która założyła i odpowiednio wyposażała stałe kąpieliska morskie.

W 1875 roku stowarzyszenie upiększania zasadziło drzewa na dwóch miejscach charakterystycznych na promenadzie uzdrowiskowej. W miejscu dawnego Böhmisches Bergkapelle i w miejsce dawnej "Pommersche Kapelle Becker" zostały posadzone te drzewa.

"Badekapelle" gra codziennie, rano w samej miejscowości i po południu na plaży. Odtwarzana jest tylko muzyka na instrumentach smyczkowych, która nie jest zbyt głośna.

Stolpmünde gości wizyty morskie. Wielkie okręty wojenne zakotwiczą przed portem, łodzie wiosłarskie i żaglowe są używane na składanie wizyty na pokładzie tych

Seebadeanstalt eine Generalversammlung ab. Von dem Überschuß der Kurzeit können dem Reservefonds 5 v. H. und an Dividenden 6 v. H. den Aktionären überwiesen werden. Der restliche Überschuß von 100 Mark soll zu Verschönerungsarbeiten und für andere Zwecke verwandt werden.

In der Generalversammlung der Aktionäre am 15. Oktober 1879 wird bekannt gegeben, daß in der letzten Kurzeit 9471 Kaltbäder genommen worden seien, und zwar von den Erwachsenen 7584 und 1887 von Kindern und damit die Zahl weiter zugenommen habe. Die Einrichtung einer Brause in der Herrenbadeanstalt wird angeregt.

Die Einnahme der einer anderen Aktiengesellschaft gehörenden Warmbadeanstalt beträgt in der Kurzeit 879 1253,75 Mark, die Ausgabe 1054,85 Mark. In dem letzteren Betrag ist bereits die Schuldenabdeckung enthalten.

Im Jahre 1880 stellt die Bütower Stadtkapelle die Kurmusik in Stärke von 12 Mann. Es werden bis zum 15. August täglich mehrmals Kurkonzerte veranstaltet. Das Stolper Stadttheater gibt hier Gastspiele.

In diesem Jahr werden von der Bahnverwaltung auch schon Sonntags- Rückfahrkarten für die II. und III. Wagenklasse für die Dauer der Saison mit 50%- iger Fahrpreismäßigung von Stolp nach Stolpmünde ausgegeben. Die Fahrt III. Klasse hin und zurück kostet nun 80 Pfennig. Der Sonntagsverkehr nimmt dadurch stark zu. So wurden am ersten Sonntag nach der Einführung (25. Juli 1880) von Stolp nach Stolpmünde rund 700 Personen befördert.

In der Generalversammlung der Teilhaber der Seebadeanstalten am 8. Dezember 1880 wird der Anbau von sechs Zellen am Herrenbad (an der Westseite) für das nächste Jahr beschlossen. Der Bau der Dusche in diesem Bad wird noch zurückgestellt. Am Damenbad (an der Ostseite) ist die See stark zurückgetreten. Es ist deshalb eine Versetzung der Badeanstalt notwendig. In der Hoffnung, daß die Herbst und Winterstürme den Strand noch verbessern, wird von der Versetzung zunächst noch abgesehen. Nun ist auch die Gemeinde wegen Ankaufs der Seebadeanstalten und des Warmbades an die Privatgesellschaften herangetreten. Die Aktionäre sind zum Verkauf bereit, jedoch wird über den Preis noch keine Einigung erzielt.

Im Jahre 1881 kauft die Gemeinde die Seebadeanstalten und das Warmbad und erweitert sofort die Kaltbadeanstalten.

Die See ist an der Damenbadeanstalt zurückgeblieben. Am 13. Juni 1882 wird die Badeanstalt etwas über 200 Schritt ostwärts und näher an die See verlegt. Die Badeanstalt wird nicht abgebrochen, sondern im ganzen weitergebracht.

Im Jahre 1883 erscheint zum ersten Mal eine „K u r l i s t e des Seebades Stolpmünde“, die in der Delmanzoschen Druckerei hergestellt und für 10 Pfennig verkauft wird. In den letzten Jahren waren schon die Namen der Badegäste in der Zeitung für Hinterpommern (Stolper Wochenblatt) veröffentlicht worden.

Im August 1884 erhält das Herrenbad Rettungsgeräte (Schwimmgürtel, Leine usw.).

Der Passantenverkehr von Stolp ist im Jahre 1888 an Sonntagen besonders groß. Bei dem großen Mangel an Personenwagen wird durch die Bestellung von Güterwagen Abhilfe geschaffen, in denen durch das Aufstellen von Bänken Sitzgelegenheiten geschaffen werden. In einem aus 28 bis 30 Wagen bestehenden Personenzug laulaufen rund 15 Güterwagen. Die Fahrgäste sind hierüber sehr ungehalten und fordern Abstellung der Mängel. Es wird darauf hingewiesen, daß junge Leute Tierstimmen nachahmen, sobald die Wagen überfüllt sind, und auch andere Fahrgäste, besonders weibliche, 'durch anstößige Reden belästigen.

In den früheren Jahren wird noch zur Bequemlichkeit der mit dem Zug zurückfahrenden Passanten 20 Minuten vor Abgang des Zuges die Glocke am Lotsenwachthaus (an der Ostmole) geläutet.

Ein eigenartig anmutender Streitfall entspinnt sich hier in der Kurzeit 1891. Am Sonnabend, dem 18. Juli 1891, sind an den Bäumen der Kurpromenade Plakate angeschlagen, in denen die in Stolpmünde sich aufhaltenden Herren aufgefordert werden, sich fortan nur noch des militärischen Grußes zu

zakotwiczonych okrętów. Łądowania i manewry na wydmach są również częścią popisów wojska. Są też sztuczne ognie.

Wiosną 1877 roku prywatna firma zbudowała łaźnię z gorącą kąpielą z ośmioma łaźniakami i dwiema poczekalniami, wszystko to w pobliżu plaży. Została oddana do użytku w lipcu. Ogrzewanie wody morskiej do kąpeli następuje parą.

W dniu 16 października 1877 r. spółka akcyjna zorganizowała walne zgromadzenie firmy kąpieliskowej Seebadeanstalt. Z nadwyżki krótkoterminowej wynikało, że fundusz rezerwowy może zostać podniesiony o 5 %, a dywidendy 6 % z przeznaczeniem dla akcjonariuszy. Pozostała nadwyżka 100 marek ma być wykorzystana do prac upiększania i do innych celów.

Na Walnym Zgromadzeniu Akcjonariuszy w dniu 15 października 1879 r. ogłoszono, że w ostatnim okresie kuracyjnym wzięto 9471 zimnych kąpeli przez dorosłych, liczba ta rosła od 7584 dorośli i 1887 dzieci, zatem liczba kąpiących się nadal rosła. Zachęca to do założenia prysznicza w męskim zakładzie kąpielowym.

Dochód spółki Warmbadeanstalt, która była oddzielną spółką akcyjną, wynosi 879 1253,75 marek, podczas gdy wydatki wynoszą 1054,85 marek. Ta ostatnia kwota obejmuje już pokrycie zadłużenia.

W 1880 roku Bütower Stadtkapelle gra muzykę, w składzie kapeli było 12 mężczyzn. Koncerty spa odbywają się kilka razy dziennie do 15 sierpnia. Wystawia sztuki teatralne również Stolper Stadttheater.

W tym roku administracja kolejowa zdecydowała się na obniżkę cen biletów i wydaje niedzielne bilety powrotne na drugą i trzecią klasę wagonów przez cały okres trwania sezonu letniego z 50% obniżką taryfy z Stolp do Stolpmünde. Podróż III klasą tam i z powrotem kosztuje teraz zaledwie 80 fenigów. W rezultacie ruch w każdą niedzielę gwałtownie rośnie. W pierwszą niedzielę po wprowadzeniu (25 lipca 1880 r.) z Stolp do Stolpmünde przewieziono około 700 osób.

Na Walnym Zgromadzeniu partnerów nadmorskich szatni w dniu 8 grudnia 1880 roku, zdecydowano się na wzrost zabudowy o sześć segmentów w Herrenbad (po zachodniej stronie) na następny rok. Budowa pryszniców w tej łaźni jest nadal odroczone. W Damenbad (po wschodniej stronie) morze mocno się cofnęło. Dlatego konieczne było przemieszczenie kąpieliska. W nadziei, że jesienne i zimowe burze poprawią same plażę, przenoszenie zabudowy było jeszcze przedwczesne. Teraz gmina zwróciła się również do prywatnych firm o zakup do nadmorskich budynków urządzeń do gorącej kąpeli. Akcjonariusze tych firm są gotowi do sprzedaży, ale nie osiągnięto jeszcze porozumienia w sprawie ceny.

W 1881 roku gmina kupiła nadmorskie łaźienki i wprowadziła gorącą kąpiel, rozszerzyła zimne kąpieliska.

Morze jest dostępne w zakładzie kąpielowym dla kobiet. 13 czerwca 1882 roku kąpielisko zostało przesunięte nieco ponad 200 kroków na wschód i bliżej morza. Łażienki nie są wyburzone, ale były przemieszczane na inne miejsce w całości.

W 1883 roku, po raz pierwszy sporządzono listę ustekich kuracjuszy, która została wykonana w drukarni Delmanzoschen i sprzedana za 10 fenigów. W ostatnich latach nazwiska kąpiących się zostały już opublikowane w gazecie dla Pomorza Wschodniego (Stolper Wochenblatt).

W sierpniu 1884 roku łaźienki męskie otrzymały sprzęt ratunkowy (pas kąpielowy, linę itp.).

Ruch w Słupsku w 1888 roku w letnią niedzielę był szczególnie nasilony. W przypadku ogromnego niedoboru wagonów osobowych, zamawiano wagony towarowe i je przebudowywano, wyposażając je w siedzenia powstające poprzez ustawienie ławek. W pociągu pasażerskim kursująco około 15 wagonów towarowych a cały skład ma 28 do 30 wagonów. Pasażerowie są bardzo niezadowoleni z tego i wzywają kolej do usunięcia usterek. Zwraca uwagę, że młodzi ludzie naśladują głosy zwierząt, gdy tylko wagony są przepełnione, a także nękać innych pasażerów, zwłaszcza kobiety są nagabywane obraźliwymi wypowiedziami.

We wcześniejszych latach ruchu kolejowego, dzwon w Lotsenwachthaus (na wschodnim moło) ogłaszał, że za 20 minut

bedienen. In der darauffolgenden Nacht sind diese Plakate verschwunden und ilafür andere angeschlagen worden: „Achtung! Die sich im Seebad Stolpmünde aufhaltenden Damen zeigen hiermit an, daß sie keineswegs auf das angezeigte Grüßen reagieren werden. Dies den wenig taktvollen Anschlägern." Hierauf erwidern die Herren am 22. Juli, daß sie am militärischen Gruß festhalten und auf den Gegengruß der Damen mit Freuden verzichten werden, da sie ihn entbehren könnten. Die Damen machen dann nochmals bekannt, daß sie einen militärischen Gruß nicht erwidern werden.

In den neunziger Jahren bestehen hier Sommertheater, deren Direktion alljährlich wechselt.

Im Jahre 1899 überläßt die Stadt Stolp der Gemeinde die sogenannte Veilcheninsel, eine Anlage an der Promenade eigentümlich gegen 6000 Mark.

In der Sitzung der Gemeindevertretung am 16. Juli 1902 wird die Beschlußfassung über den Neubau eines Warmbades bis zum Herbst vertagt.

Der Preis für einzelne Sonntags- Kurkonzerte wird von den Gemeindevertretern im Jahre 1908 von 10 auf 20 Pfennig erhöht. Für die Wochentage bleibt der Preis von 10 Pfennig bestehen. Der Gemeindevorsteher empfiehlt, die Kurkonzerte in der Zeit vom 15. Juli bis 15. September stattfinden zu lassen, es bleibt aber bei der Spielzeit vom 28. Juli bis 23. August.

Im Juli 1909 wird von der Gemeindevertretung beschlossen, die Errichtung eines Warmbades in Angriff zu nehmen, sobald die finanziellen Verhältnisse der Gemeinde dies zulassen. Die Badekommission wird beauftragt, der Schaffung eines Sonnenbades bei der Herrenbadeanstalt ihr Augenmerk zu schenken und über die Anlage und Kosten einen Vorschlag zu machen. Am 3. Februar 1910 wird der über 275 Mark Baukosten lautende Anschlag angenommen.

Der Bau eines modernen Warmbades soll nun vorgenommen werden. Die Gemeindevertretung hat zwei zur engeren Wohl gestellte Projekte dem Professor Glax in Abazzia zur Begutachtung eingesandt. Dieser hat sich für den Entwurf des Architekten Dunkel in Zoppot entschieden. Die Gemeindevertretung stimmt diesem Vorschlag am 7. April 1911 zu. Dunkel wird beauftragt, den Kostenanschlag nochmals gründlich zu bearbeiten und die Vorarbeiten so zu fördern, daß mit der Bauausführung sogleich nach Schluß der diesjährigen Badesaison begonnen werden kann.

Im August 1911 wird die Aufnahme einer Anleihe von 60000 Mark bei der Kreissparkasse Stolp zur Deckung der Kosten des Neubaues eines modernen Warmbades und der maschinellen Einrichtungen beschlossen. Die Anleihe soll mit 1 v. H. amortisiert werden. Mit dem Abbruch soll sofort nach Beendigung der Kurzeit begonnen werden, damit die Baustelle für den am 30. September beginnenden Neubau geräumt ist. Das alte Gebäude hat dann mit dem zum Verkauf gebrachten Installationsmaterial 670 Mark ergeben.

Am 10. August 1912 beschließt die Gemeindevertretung die Anschaffung eines Sauerstoffapparates zur Wiederbelebung Ertrunkener, Erstickter usw. und bewilligt die Kosten von 400 Mark.

Die Baukosten des Warmbades betragen 71 441 Mark und mit Einschluß der Ausstattung und der Verschönerungsanlagen rund 76000 Mark. In der Gemeindevertreterversammlung am 26. Februar 1914 wird der Neubau eines Damen- und Familienbades auf der Ostseite an Stelle des durch die Sturmflut zerstörten Bades beschlossen.

Das von dem Architekten Dunkel, Zoppot, entworfene und von dem Baumeister Draheim nachgeprüfte Projekt sieht 75 Badeszellen — 49 für Damen und 26 für Herren — vor und erfordert einen Kostenaufwand von 34 200 Mark. Die alte, durch die Sturmflut vernichtete Badeanstalt hatte nur 35 Zellen. Die Vertretung genehmigt das von dem Baumeister abgeänderte Projekt und beschließt die sofortige Ausschreibung der Zimmerarbeiten und Materialienlieferung. Die Mittel für den Neubau sollen durch eine Anleihe beschafft werden.

Der Ankauf von 100 Strandkörben zum Preise von 3300 Mark wird in der Gemeindevertreterversammlung am 26. März 1914 beschlossen.

jest czas odjazdu pociągu, wprowadzono to dla wygody przyjezdnych gości wracających pociągiem.

Dziwnie wyglądająca gra powstaje tutaj w okresie kuracyjnym 1891. W sobotę, 18 lipca 1891 roku, na drzewach promenady uzdrowskiej umieszczono plakaty, na których panowie przebywający w Stolpmünde zostali od tej pory poproszeni o użycie tylko salutu wojskowego zamiast zwykłego pozdrowienia. Następnego dnia te plakaty zniknęły i zostały zastąpione przez inne plakaty o treści: "Uwaga! Panie przebywające w nadmorskim kurorcie Stolpmünde niniejszym oświadczają, że nie będą w żaden sposób reagować na wskazane wojskowe pozdrowienia. Bo to mało taktowna ingerencja. Na to panowie odpowiadają 22 lipca, że będą trzymać się wojskowego pozdrowienia i zrzekną się kontrpozdrowień pań z radością, ponieważ mogą żyć i bez tego rodzaju pozdrowień. Panie następnie ponownie oświadczają, że nie odpowiedzą na pozdrowienia wojskowe.

W latach 90- tych były tu teatry letnie, których repertuar zmienia się co roku.

W 1899 roku miasto Słupsk przekazało tak zwaną fioletową wyspę gminie, kompleks ten był na promenadzie, w przybliżeniu kosztował około 6000 marek.

Na posiedzeniu rady gminy w dniu 16 lipca 1902 r. decyzja o budowie nowych urządzeń gorącej kąpeli została przełożona na jesień.

Cena indywidualnych niedzielnych koncertów została podwyższona z 10 do 20 fenigów przez przedstawicieli gminy w 1908 roku. W pozostałe dni tygodnia pozostaje cena 10 fenigów. Wójt gminy zaleca, aby koncerty uzdrowskie odbywały się od 15 lipca do 15 września, ale w tym sezonie pozostaje jak wcześniej od 28 lipca do 23 sierpnia.

W lipcu 1909 roku rada gminy podjęła decyzję o rozpoczęciu budowy gorącej łaźni, gdy tylko pozwoli na to sytuacja finansowa gminy. Komisja Kąpieliska jest poinstruowana, aby zwrócić uwagę na utworzenie miejsca opalania się w części łaźni męskiej i złożyć wniosek w sprawie instalacji i kosztów przebudowy. 3 lutego 1910 roku taka przebudowa kosztowała ponad 275 marek, wniosek ostatecznie został przyjęty.

Obecnie ma zostać przeprowadzona zabudowa do nowoczesnych urządzeń gorącej kąpeli. Rada gminy wysłała do przeglądu dwa zgłoszone projekty do oceny, jeden do prof. Glax'a w Abazzia. Wygrał projekt architekta Dunkel'a w Zoppot. Rada gminy zatwierdziła ten wniosek 7 kwietnia 1911 roku. Dunkel jest poinstruowany, aby dokładnie zbadać kosztorys i zapromować odpowiednie do tego prace przygotowawcze w taki sposób, aby budowa mogła rozpocząć się natychmiast po zakończeniu tegorocznego sezonu kąpielowego.

W sierpniu 1911 roku podjęto decyzję o pożyczanie 60000 marek od Kreissparkasse Słupsk na pokrycie kosztów nowego budynku wyposażonego w urządzenia nowoczesnej gorącej łaźni i do tego urządzenia mechaniczne. Obligacja była zamortyzowana na poziomie 1%. Rozbiórka miała się rozpocząć natychmiast po zakończeniu krótkiego sezonu, tak aby plac budowy pozwalał na pracę od 30 września, plac został wcześniej oczyszczony. Stary budynek przyniósł 670 marek za materiały instalacyjne wystawione na sprzedaż.

10 sierpnia 1912 r. rada gminy podjęła decyzję o zakupie aparatu tlenowego do reanimacji po tym jak jeden kuracjusz utonął i zwyczajnie się udusił. Taka kompletna aparatura kosztowała 400 marek.

Koszty budowy łaźni z gorącą kąpielą wyniosły 71 441 marek, a wraz z włączeniem sprzętu i miejscowego upiększenia około 76000 marek. Na spotkaniu przedstawicieli gminy w dniu 26 lutego 1914 r. podjęto decyzję o nowej budowie łaźni damsko-rodzinnej po wschodniej stronie w miejscu kąpieliska zniszczonego przez sztorm.

Projekt, zaprojektowany przez architekta Dunkel'a, Zoppot, który został poddany przeglądowi przez mistrza budowlanego Draheim'a, przewiduje 75 miejsc kąpielowych - 49 dla kobiet i 26 dla mężczyzn - i kosztuje 34 200 marek. Stary zakład kąpielowy, zniszczony przez sztorm, miał tylko 35

Die bis Mitte September 1914 hier noch als Badegäste wohnenden Ausländer werden auf höheren Befehl in das Ostseebad Saßnitz auf Rügen befördert.

Der Bau des Damen- und Familienbades hat mit Einschluß aller Einrichtungen 26 199 Mark Kosten verursacht.

In der Sitzung der Gemeindevertretung am 30. August 1916 wird aus Anlaß eines Unglücksfalles im Seebad beschlossen, die drei Badeanstalten mit Fernsprechan schlüssen zu versehen.

Am 10. April 1923 brennt das Gehöft in Freichow völlig ab. Es wird aber im März 1924 wieder aufgebaut und bleibt dem Bad als gern besuchter Ausflugsort erhalten. In dem drei bis vier Kilometer östlich gelegenen Freichow hat schon Bismarck als Stolpmünder Kurgast unter den alten Buchen gern gewohnt.

Im Februar 1925 beschließen die Gemeindevertreter den Anbau eines Garderobe- und Ankleideraumes für die Herrenabteilung in der Badeanstalt Ost zur gleichzeitigen Abfertigung von etwa 500 Badegästen. Im Warmbad wird eine zweite Moorbad- und Kohlensäurebadezelle eingerichtet.

Das stolze Segelschulschiff „Niobe“ mit 43 Seekadetten an Bord läuft hier am 7. Juni 1925 ein.

Im Januar 1926 beschließt die Gemeindevertretung den Bau eines Baderestaurants an der Badeanstalt Ost in die See hinein.

Am Sonntag, dem 18. Juli 1926 hat Stolpmünde den Rekordbesuch von über 10 000 Personen aufzuweisen.

Die Anlage eines modernen Tennisplatzes auf dem freien Platz an der Gasanstalt (heutige Hermann-Göring-Platz) wird in der Gemeindevertreter Sitzung am 12. Mai 1927 beschlossen. Der sofort angelegte Platz wird viel benutzt und ermöglicht die Veranstaltung von Tennis-Turnieren.

In der Kurzeit 1927 werden Freibäder eingeführt. Diese befinden sich 100 Meter hinter der Badeanstalt Ost und West. Im Warmbad wird jetzt auch das Herzkranken zu empfehlende Schaumbad verabfolgt.

Das Baden vom Strandkorb aus wird am Oststrand zwischen der Bergstraße und der Badeanstalt Ost in der Kurzeit 1929 eingeführt. Es ist eine nur geringe Gebühr zu entrichten.

In der Sitzung der Gemeindevertretung am 27. Februar 1930 wird die Verpachtung des Westbades beschlossen. Am 27. März wird es dann für 500 Mark für die Kurzeit 1930 verpachtet.

Die Zahl der Badegäste hat dank der guten Maßnahmen der rührigen Badeverwaltung ständig zugenommen. Der Bau der Bahnlinie Stolp — Stolpmünde und Schlawe — Stolpmünde und der Bau der Gasanstalt und des Elektrizitätswerkes und der Bau der Wasserleitung und Kanalisation haben sehr fördernd für den Badeort gewirkt. Besonders die Verschönerung des Ortsbildes durch Baumanpflanzung in den Straßen und durch Anlegung von Schmuckplätzen haben den Charakter Stolpmündes als Badeort gefestigt. Einen weiteren Aufschwung wird das Bad durch „Kraft- durch- Freude- Fahref“, die in größerer Zahl erstmalig in der Kurzeit 1936 den Ort besuchten, nehmen. Die nachstehenden Besucherzahlen beweisen eindeutig den Aufwärtkurs des Badeortes:

1832: 49	1870: 350	1890: 1079
1904: 2294	1926: 2604	1928: 3003
1932: 2506	1933: 2586	1934: 3069 Badegäste.

Von der Fischerei

Stolpmünde ist in alten Zeiten ein kleines Fischerdorf. Handwerker und Kaufleute gibt es lange Zeit hier nicht. Die Bevölkerung, die sich aus Fischern und Seeleuten zusammensetzt, bezieht ihre Waren aus Stolp. Die Fischerei bildet die Haupterwerbsquelle der Einwohner. Vom "Jahr 1884

meiejsc. Przedstawiciel zatwierdza projekt zmodyfikowany przez budowniczego i decyduje o podjęciu budowy. Ogłoszono przetarg na dostawę stolarstwa i innych materiałów. Środki na nowy budynek miały zostać pozyskane za pomocą obligacji.

Zakup 100 koszy plażowych w cenie 3300 marek został rozstrzygnięty na spotkaniu przedstawicieli gminy w dniu 26 marca 1914 roku.

Obcokrajowcy, którzy do połowy września 1914 r. nadal tu byli jako goście, są transportowani na podstawie rozkazu władz do kurortu Saßnitz nad Morzem Bałtyckim na Rugii.

Budowa łaźni damsko- rodzinnych kosztowała 26 199 marek z uwzględnieniem wszystkich obiektów.

Na posiedzeniu rady gminy w dniu 30 sierpnia 1916 r. podjęto decyzję o przekazaniu trzem kąpieliskom połączeń telefonicznych na zgłoszenie wypadku w nadmorskim kurorcie.

10 kwietnia 1923 roku gospodarstwo turystyczne we Freichow całkowicie spłonęło. Jednak zostało przebudowane w marcu 1924 roku i pozostało popularnym miejscem do odwiedzenia i do kąpieli. We Freichow trzy do czterech kilometrów na wschód od Ustki, Bismarck, jako gość Stolpmünde, lubił przebywać wśród starych buków.

W lutym 1925 roku przedstawiciele gminy postanowili dodać szatnię i garderobę dla wydziału męskiego tak aby umożliwić jednoczesne użytkowanie na około 500 kąpiących się. Druga kąpiel z torfowiskiem i komórki kąpieli węglowej są dodatkiem w gorącej kąpieli.

Ciekawy żeglarski statek szkolny "Niobe" z 43 kadetami morskimi na pokładzie przybywa tu 7 czerwca 1925 roku.

W styczniu 1926 roku rada gminy podjęła decyzję o budowie restauracji przy Badeanstalt Ost nad samym morzem.

W niedzielę, 18 lipca 1926 roku, Stolpmünde miała rekordową frekwencję- ponad 10.000 osób.

Na spotkaniu przedstawicieli gminy w dniu 12 maja 1927 r. podjęto decyzję o zainstalowaniu nowoczesnego kortu tenisowego na otwartym placu (dziś Hermann- Göring-Platz). Natychmiast zorganizowano kurs i kort jest używany dużo co pozwala na organizację turniejów tenisowych.

W sezonie kuracyjnym 1927, są wprowadzane odkryte baseny. Znajdują się one 100 metrów za kąpieliskiem na wschód i na zachód. W gorącej kąpieli, potrzebne jest zdrowe serce co jest teraz sprawdzane.

Kąpiel i użytkowanie kosza na plaży jest wprowadzane na wschodniej plaży między Bergstraße i Badeanstalt Ost w sezonie 1929. Za niewielką opłatą można korzystać z tego.

Na posiedzeniu rady gminy w dniu 27 lutego 1930 r. podjęto decyzję o dzierżawie zachodniego kąpieliska. 17 marca zostanie to kąpielisko wynajęte za 500 marek dla sezonu kuracyjnego 1930.

Liczba kąpiących się stale rośnie dzięki dobrym środkom aktywnego zachęcania do kąpieli. Budowa linii kolejowej Stolp — Stolpmünde i Schlawe — Stolpmünde oraz budowa stacji benzynowej i elektrowni elektrycznej, a także budowa rurociągu wodnego i kanalizacji bardzo sprzyjają nadmorskiemu kurortowi. Szczególnie upiększanie pejzażu poprzez sadzenie drzew na ulicach i tworzenie miejsc odpoczynku wzmocniło charakter Stolpmünde jako nadmorskiego kurortu. Kąpiel będzie jeszcze bardziej atrakcyjna poprzez „Kraft- durch- Freude- Fahref“, które to zawładnęło miejscowością po raz pierwszy w sezonie kuracyjnym 1936. Następujące liczby odwiedzających wyraźnie udowadniają odwiedzanie coraz większej ilości letników tego nadmorskiego kurortu:

1832: 49	1870: 350	1890: 1079
1904: 2294	1926: 2604	1928: 3003
1932: 2506	1933: 2586	1934: 3069 goście odw.

O rybołówstwie

Stolpmünde w czasach starożytnych to mała wioska rybacka. Przez długi czas nie było tu żadnych rzemieślników i kupców. Ludność, która składa się z rybaków i marynarzy, otrzymuje niezbędne towary ze Słupska. Rybołówstwo jest tu głównym źródłem dochodu. Od roku 1884 zanotowano, że

wird berichtet, daß der Lachsfang besonders lohnend ist. Das Pfund wird mit 1,05 Mark bezahlt.

Am 9. November 1891 nachmittags läuft hier der für hiesige Rechnung in Stettin erbaute Dampfer „Einigkeit“, Kapitän Reinhold Hübner, Stolpmünde, ein, der dem Vernehmen nach dazu bestimmt ist, den Fischhandel in größerem Umfange zu betreiben. Das Fahrzeug soll angeblich in der Umgegend und auch in Schweden Fische aufkaufen, wenn der Fischfang an unserer Küste nicht lohnend ist. Auch soll das „höchst sauber und elegant gebaute Schiff“ in der Kurzeit Spazierfahrten in See ausführen und bei Gelegenheit auch als Schleppdampfer für Segelschiffe verwendet werden. Die Baukosten werden mit rund 40000 Mark angegeben. Der Dampfer führt am Schornstein die Buchstaben H S B, die Anfangsbuchstaben der drei Interessenten, Fischräuchereibesitzer Hübner, Schwarz und Bolduan.

Das fiskalische Lachsgebiet vor und zu beiden Seiten der Stolpemündung wird am 28. Februar 1892 auf sechs Jahre verpachtet. Für die Fischgerechtigkeit war noch vor Jahren eine Pachtsumme von 20 Mark gezahlt worden. Für die vor der abgelaufenen Pachtzeit liegende Zeit waren jährlich 59 Mark Pacht zu entrichten. In der letzten Pachtzeit hatte Konsul Koepke 600 Mark für die Fischgerechtigkeit geboten, während diese jetzt von einem Konsortium hiesiger Fischer für den hohen Betrag von 2350 Mark gepachtet wird.

In einer im Herbst 1891 stattfindenden Unterredung zwischen dem Regierungspräsidenten Clairon d'Haussonville und dem Fischereiaufseher von Lepel wird die Anlegung eines besonderen Hafens für die Fischerboote erörtert. Auch ist die Anlage einer außerhalb des Ortes zu errichtenden Räucheranstalt besprochen worden, um hierdurch ein weiteres Fischabsatzgebiet zu schaffen. Eine Unterstützung hierfür wird in Aussicht gestellt und angeregt, unter den Fischern eine Genossenschaft zu gründen.

Im April 1893 fällt der Lachsfang zuerst so reichlich aus, daß der Preis auf 50 Pfennig für das Pfund sinkt. Nach einigen Tagen setzen widrige Stürme ein, so daß die Fangergebnisse nachlassen. Der Preis klettert dann schnell auf 70—90 Pfennig je Pfund. Ein Fischer bringt von einem nächtlichen Fang 99 Stück, ein anderer sogar 146 und erzielt dafür rund 1000 Mark. Im Hafen liegen am 28. April über 100 Kutter, und zwar außer den hiesigen noch Kolberger, Rügenwalder, Dänen und Schweden. Es gewährt einen imposanten Anblick, wenn die schlanken Fahrzeuge ziemlich gleichzeitig unter vollen Segeln zum nächtlichen Fang ausfahren. Im Mai 1893 geht der Preis für den Lachs zeitweise sogar auf 35 Pfennig je Pfund herunter.

Am 17. April 1895 bringen die Fischerboote große Heringsfänge an Land, so einige Fahrzeuge 6—800 Wall. Ein Wall zählt 80 Stück und kostet 50 Pfennig. Am nächsten Tage sind die Netze leer, ein Zeichen, wie schnell der Hering weiterwandert.

Regierungsbaurat Wilhelms, Köslin, hält am 30. Dezember 1902 mit den Fischern eine Versammlung über die Anlegung eines Fischereihafens ab. Es wird der Winterhafen für das Anlegen der Fischerboote in den Sommermonaten bestimmt. Der Winterdamm soll erhöht und das Ufer mit diesem durch eine Brücke verbunden werden. Dieser Beschluß soll dem Minister unterbreitet werden.

Am 1. April 1903 verlegt der Fischmeister seinen Wohnsitz von Leba nach hier.

Zwecks Gründung eines Hochseefischerei-Vereins haben sich am 29. November 1903 im „Hotel zum Stolper Wappen“ hiesige Fischer versammelt, auch der Fischmeister Pecht ist zugegen. Der Zweck des Vereins ist Hebung der gemeinsamen Interessen, Verbesserung der Fischereigerätschaften und die Unterstützung der Witwen und Waisen. Nach einer Ansprache des Fischmeisters Pecht erfolgt die Gründung des Vereins, dem sofort 46 Fischer beitreten. Zum ersten Vorsitzenden wird der Fischer Wilhelm Luck gewählt. Die Statuten werden bekannt gegeben und einstimmig angenommen.

Im Juli 1908 ist die Kommission für Hochseefischerei in der Ostsee hier anwesend. Sie besteht aus dem Geheimen Oberregierungs- und Baurat Wilhelms, Köslin, dem Geheimen

połowy łososia były szczególnie wysokie. Funt tych ryb kosztował 1.05 marki.

9 listopada 1891 roku w godzinach popołudniowych do portu w Ustce wpłynął nowo budowany parowiec "Einigkeit", pod kapitanem Reinhold'em Hübner'em, ze Stolpmünde, zbudowany dla miejscowych armatorów w stoczni w Szczecinie, który prawdopodobnie jest przeznaczony do prowadzenia handlu rybami na bardzo dużą skalę. Statek ma prowadzić skup ryby w całej okolicy, a także jeśli to konieczne w Szwecji, jeśli łowienie ryb na naszym wybrzeżu nie będzie opłacalne. "Bardzo czysty i elegancko zbudowany statek" ma być również używany jako holownik do żaglowców w sezonie letnim. Koszty budowy statku podaje się na około 40000 marek. Parowiec niesie litery H S B na kominie, są to początkowe litery od nazwisk trzech armatorów, tak więc jest to: Hübner, Schwarz i Bolduan.

28 lutego 1892 r. obszar występowania łososia przed i po obu stronach ujścia rzeki Słupi został wydzierżawiony na sześć lat. Kilka lat temu płacono za łososia 20 marek. Za okres poprzedzający już wygasły i okres najmu musiało być opłacanych 59 marek czynszu rocznie. W ostatnim okresie dzierżawy konsul Koepke zaoferował 600 marek dla fiskusa w zakresie poławianych ryb, podczas gdy obecnie jest dzierżawiony przez konsorcjum lokalnych rybaków za dużą sumę 2350 marek.

W rozmowie między przewodniczącym rządowym Clairon d'Haussonville i zarządcą d/s ryb Lepel'em jesienią 1891 roku uzgadnia się jest utworzenie specjalnego portu dla łodzi rybackich. Omówiono również instalację obiektu rozdzielnictwa-sprzedazy, który ma zostać wybudowany poza miejscowością w celu stworzenia jednego miejsca handlu i rozdzielnictwa ryb. Wsparcie w tym zakresie jest oferowane i proponuje się również utworzenie zupełnie nowej spółdzielni wśród rybaków.

W kwietniu 1893 r. połowy łososia były tak obfite, że cena spadła do 50 fenigów za funt ryby. Po kilku dniach, niekorzystne sztormy zadziały, tak, że wysokie wyniki połowów ustępują. Cena następnie szybko wspina się do 70-90 fenigów za funt. Jeden rybak złowił 99 sztuk w czasie jednego połowu nocą, inny nawet 146 i miał za to około 1000 marek. W dniu 28 kwietnia w porcie znajduje się ponad 100 kutrów, oprócz lokalnych z Kołobrzegu, Darłowa, są też Duńczycy i Szwedzi. To daje imponujący widok, gdy smukłe pojazdy wychodzą prawie jednocześnie pod pełnymi żaglami na nocny połów. W maju 1893 r. cena łososia czasami spada do 35 fenigów za funt.

17 kwietnia 1895 r. łodzie rybackie przywoziły do portu duże połowy śledzia, a nawet niektóre statki 6-800 „Wall”. „Wall” liczy 80 sztuk śledzi i kosztuje 50 fenigów. Następnego dnia połowów sieci są puste, co świadczy o tym, jak szybko śleńd dokonuje migracji.

W dniu 30 grudnia 1902 r. rządowy radny budownictwa Wilhelms, z Koszalina zwołał zebranie w sprawie konkretnego położenia portu rybackiego. Port w Winterhafen jest przeznaczony do cumowania łodzi rybackich w miesiącach letnich. Zapora zimowa ma zostać podniesiona, a brzeg połączony z nią mostem. Decyzja tak uzgodniona była przedłożona ministrowi.

1 kwietnia 1903 roku kapitan rybołówstwa przeniósł swoją rezydencję z Łeby tutaj.

W celu utworzenia stowarzyszenia rybołówstwa morskiego, miało miejsce zgromadzenie rybaków w dniu 29 listopada 1903 roku w hotelu "Hotel zum Stolper Wappen", wziął tam też udział kapitan rybołówstwa Pecht. Celem stowarzyszenia jest wspieranie wspólnych interesów, poprawa urządzeń połowowych oraz wdrażanie nowych metod. Po przemówieniu kapitana Pecht'a jest wielu przekonanych za założeniem stowarzyszenia, do którego natychmiast przystępuje 46 rybaków. Pierwszym przewodniczącym jest Wilhelm Luck, rybak. Statut został ogłoszony i przyjęty jednomyślnie.

W lipcu 1908 roku już funkcjonuje Hochseefischerei in der Ostsee. rządowy radny budownictwa Wilhelms, z Koszalina, tajny radca rządowy Hoffmanna z departamentu Fischera w

Oberregierungsrat Hoffmann vom Fischer-Dezernat im Ministerium für Landwirtschaft, Geheimen Oberregierungsrat Isenhardt aus dem Reichsamt des Innern, Geheimen Oberregierungsrat Rose, Präsident des Deutschen Seefischerei-Vereins Berlin, Professor Hengkin, Berlin, und Kapitän zur See Dittmer vom Deutschen Seefischerei-Verein Berlin und besichtigt unter Führung des hiesigen Fischmeisters Pecht die Räuhereien Louis Schwarz und Franz Pagel & Söhne.

Eine Fischereiverwertungsgenossenschaft e. G. m. b. H. wird im Jahre 1919 gegründet. Dem Unternehmen tritt eine Anzahl der hiesigen Fischer als Genossen bei. 32 Fischkutter liefern ihre Fänge zur Genossenschaft.

Im Jahre 1925 zählt Stolpmünde 61 gedeckte Motorsegelkutter und 41 offene Fischerboote. 1933 bilden 50 gedeckte Motorsegelkutter und 29 offene Fischerboote, darunter 1 mit Motor, die hiesige Fischereiflotte. Zahlenmäßig ist sie kleiner geworden, jedoch sind die Kutter und ihre Motorenstärke größer geworden. Im Jahre 1933 sind hier 176 Fischer ansässig.

Von der Kirche

Die erste evangelische Kirche wird hier für Stolpmünde und Wintershagen zusammen errichtet und am Johannistage ad sanctum Nikolaus geweiht. Kunde über den Bau gab ein im Turm der Winters-hagener Kirche eingemauerter Stein. Diese Inschrift ist leider bei dem Abbruch der Kirche im Jahre 1888 verloren gegangen. Die Kirche wurde unter dem Papst Innocenz VI. und dem Bischof zu Cammin, zu dessen Sprengel die Pfarrei gehörte, erbaut und dem heiligen Johannes dem Täufer und dem heiligen Nikolaus, dem Schutzpatron der Schiffer, geweiht.

Aufzeichnungen aus der katholischen Zeit der Kirchengemeinde fehlen leider. Es muß angenommen werden, daß diese Urkunden bei der im Jahre 1539 einsetzenden Reformation von den Bischöfen eingezogen wurden.

Bis zum Jahre 1590 sollen in Stolpmünde, nach der ersten evangelischen Matrikel vom 12. Juli 1590, fünf evangelische Pastoren tätig gewesen sein, die im Pfarrhaus wohnten.

Die alte Kirche mit ihren 200 Sitzplätzen genügte schon lange nicht mehr, als endlich nach langjährigen Verhandlungen der Bau einer neuen, der heutigen, Kirche beschlossen wird. Der Grund und Boden wird im Januar 1884 für 12 000 Mark von Dr. Geppelt angekauft.

Die feierliche Grundsteinlegung findet am 18. Mai 1885 nachmittags 3 Uhr statt. Nach dem Eingangslied „O daß ich tausend Zungen hätte“, dem Verlesen des 84. Psalms durch den Ortsgeistlichen Pastor Bartholdy und einem Chorvortrag der Schulkinder hält Superintendent Riemer, Stolp, unter Zugrundelegung von 1. Petri 5, 6 die Weiherede. Der Männerchor trägt die Motette „Ich hebe meine Augen auf zu den Bergen, von welchen mir Hilfe kommt“ vor, worauf der Kirchenälteste Johann Reetzke die auf Pergamentpapier gedruckte Urkunde über die Grundsteinlegung verliest:

„Urkunde über die Grundsteinlegung der neuen Nikolaikirche in Stolpmünde. Heute, am Achtzehnten Mai des Jahres Eintausend Achthundert Fünf und Achtzig wurde der Grundstein zu dieser Kirche feierlich gelegt unter Theilnahme der Gemeinde. Im Fünf und Zwanzigsten Regierungsjahr des Deutschen Kaisers Wilhelm. Patron: Der Magistrat zu Stolp. Superintendent Theodor Riemer. Pastor Rudolf Bartholdy zu Wintershagen. Gemeindegemeinderath: Jon. Reetzke, Schiffskapitän. Otto Brick, Förster und Patronatsvertreter. August Neitzke, Schiffskapitän. H. Besuch, Schuhmacher. Friedrich Lewlen, Schiffskapt. Gemeindevorstand F. D. Lewien, Schiffskapt. Fedor Alexander, Kaufmann, Franz Draheim, Zimmermeister.

Im Jahre 1884 in der Gemeinde Stolpmünde getauft 58 Personen, beerdigt 41 Personen, getraut 14 Paare, eingesegnet 69 Personen. Kommunikanten 1163. „Jesus Christus gestern und heute und derselbe auch in Ewigkeit. Amen.“

Ministerstwie Rolnictwa, tajny starszy radca rządowy Isenhardt z Reichsamt des Innern, tajnego radcy rządowego Rose, prezesa Niemieckiego Stowarzyszenia Rybołówstwa Morskiego w Berlinie, profesora Hengkina w Berlinie i kapitana, Dittmera z Niemieckiego Stowarzyszenia Rybołówstwa Morskiego w Berlinie i prowadzącego niniejsze zgromadzenie kapitana rybołówstwa Pecht'a i Räuhereien Louis Schwarz i Franz Pagel & Söhne.

Spółka Fischereiverwertungsgenossenschaft e. G. m. b. H. została założona w 1919 roku. Do firmy dołącza wielu lokalnych rybaków jako członkowie. 32 łodzie rybackie dostarczają swoje połowy do spółdzielni.

W 1925 Stolpmünde liczy 61 pokładowych łodzi żaglowo-motorowych i 41 otwartych łodzi rybackich. W 1933 r. ma 50 pokładowych łodzi żaglowo- motorowych i 29 otwartych łodzi rybackich, w tym 1- no silnikowych, łodzie te tworzą lokalną flotę rybacką. W liczbie ich stał się zmniejszył, ale nośność i moc silnika łodzi wzrosły. W 1933 roku jest tutaj 176 rybaków.

O Kościoły

Pierwsze kościoły ewangelickie są zbudowany tutaj dla Stolpmünde i Wintershagen razem i konsekrowane na św. św. Johannistage (św. Janów) i św. Nikolaus (św. Mikołaja). Budynek w Grabnie otoczony był murem i z zachowaną do dzisiaj wieżą kościoła wykonaną z kamienia i cegły. Niestety, istniejący napis kościoła w Ustce zaginął, gdy kościół drewniany został rozebrany w 1888 roku. Kościoły w Ustce i w Grabnie zostały zbudowane za papieża Innocentego VI i biskupa z Kamienia Pomorskiego, pod którego ta dwa parafia należała, kościół w Ustce był poświęcony świętem; św. Janowi Chrzcicielowi i św. Mikołajowi, patronowi żeglarzy.

Niestety brakuje zapisów z okresu katolickiego parafii. Należy założyć, że dokumenty te zostały zebrane i co bardzo możliwe nie zostały archiwizowane przez biskupów podczas trwania dość gwałtownej reformacji, która rozpoczęła się w 1539 roku.

Do 1590 r. pięciu ewangelickich pastorów pracowało w Stolpmünde, wg pierwszej matrykuły z 12 lipca 1590 r., według której pięciu ewangelickich pastorów mieszkało na plebanii.

Stary kościół z 200 miejscami siedzącymi nie wystarczył, gdy po wielu latach negocjacji zdecydowano się w końcu zbudować nowy kościół, obecny. Grunt pod nawy kościół został zakupiony przez dr Geppelt'a w styczniu 1884 roku za 12 000 marek.

Uroczyste wmurowanie kamienia węgielnego odbyło się 18 maja 1885 roku o godz. 15:00. Na wstępie zaśpiewano pieśń „O daß ich tausend Zungen hätte“, czytano 84 Psalm przez miejscowego duchownego, pastora Bartholdy i występował chór uczniów, po czym kurator Riemer, ze Słupska miał uroczystą przemowę na podstawie 1. Petri 5, 6. Następnie chór męski śpiewał „Ich hebe meine Augen auf zu den Bergen, von welchen mir Hilfe kommt“, następnie starszy kościoła Johann Reetzke odczytuje dokument kamienia węgielnego wydrukowanego na pergaminowym papierze:

"Certyfikat wmurowania kamienia węgielnego nowego kościoła św. Mikołaja w Stolpmünde. Dziś, osiemnastego maja roku tysiąc osiemset osiemdziesiątego piątego, kamień węgielny dla tego kościoła został uroczystie położony pod obecność niniejszego zgromadzenia. W dwudziestym piątym roku rządów niemieckiego cesarza Wilhelma. Patronem jest magistrat w Słupsku. Kurator, Theodor Riemer. Pastor Rudolf Bartholdy w Wintershagen. Kościół parafialny; Jon Reetzke, kapitan statku, Otto Brick, leśniczy i przedstawiciel patronatu, August Neitzke, kapitan statku. H. Besuch, szewc. Friedrich Lewlen, kapitan statku i członek zarządu gminy, F. D. Lewien, kapitan statku, Fedor Alexander, kupiec, Franz Draheim, stolarz.

W 1884 roku w gminie Stolpmünde ochrzczono 58 osób, pochowano 41 osób, wzięło ślub 14 par, przyłączono 69 osób. Komunikantów 1163. "Jezus Chrystus wczoraj i dziś i na wieki wieków. Amen".

Auf die Rückseite der gedruckten Urkunde war geschrieben worden:

„Zu dem heute stattfindenden feierlichen Akt der Grundsteinlegung dieser Kirche wird bemerkt:

Der Marktflecken Stolpmünde zählt nach der Volkszählung von 1880 im Ganzen 1954 Seelen, welche in 175 Häusern wohnen, es bestehen hier 6 Schulklassen, in welchen 400 Kinder von 9 Lehrern unterrichtet werden und sind 2 Ärzte und 1 Apotheker am Ort. — Stolpmünde wird durch eine Gemeindevertretung verwaltet, welche aus 10 Mitgliedern besteht. Dieselben sind zurzeit: Der Gemeindevorsteher F. D. Lewien, der 1. Schöffe, Fedor Alexander, der 2. Schöffe, Franz Draheim und die Gemeindeverordneten: J. B. Krause, Jon. Hildebrandt, Bernh. Krause, F. W. Koepke, L. Redes, Carl Kindt, J. F. Schwerdtfeger, P. Jac. Albrecht, Otto Briek, Ferd Denzer, Herrn Gillenke, August Roggatz, F. D. Lewien.

Stolpmünde, 18. Mai. Der Gemeinde- und Amtsvorsteher. F. D. Lewien."

Die Urkunde wird in einer kupfernen Büchse in die Öffnung unter dem Grundstein rechts am Eingang des Turmes gelegt. In die Kupferbüchse werden außer der Urkunde noch 8,88 Mark Bargeld mit eingelegt, und zwar folgende Münzarten: In Silber: 1 Fünf-, 1 Einmark-, 1 Fünfzig- und 1 Zwanzigpfennigstück, in Nickel: 1 Zehn- und 1 Fünf-pfennigstück und in Kupfer: 1 Zwei- und 1 Einpfennigstück.

Superintendent Riemer, Stolp, tut die ersten drei Hammerschläge mit dem Spruch: „Gott zur Ehr, der Gemeinde zur Lehr, dem Unglauben zur Wehr." Der Ortsgeistliche Bartholdy begleitet seine Hammerschläge mit den Worten: „Einen andern Grund kann keiner legen außer der geleet ist in Jesus Christus", der Prediger Friederici, Stolp: „Ich bin der Weg, die Wahrheit und das Leben . . .", Stadtrat Kirscht, Stolp, als Vertreter des Patronats: „Zum Ruhme Gottes, zum Segen der Menschheit, zum stetigen Frieden der Gemeinde". Weitere Hammersprüche sagen noch der Kirchenälteste Joh. Reetzke, der Gemeinde- und Amtsvorsteher F. D. Lewien und der Zimmermeister Franz Draheim.

Mit dem Vortrag des Männerchors: „Deine Güte, Herr, sei über uns" und dem gemeinsamen Gesang von „Nun danket alle Gott" schließt die erhebende Feier.

Mit dem Kirchenbau wird sofort begonnen. Er wird von dem Baumeister Franz Draheim, Stolpmünde, ausgeführt. Im Herbst ist der Bau schon soweit vorgeschritten, daß das Kirchenschiff unter Schieferdach gebracht werden kann. Der Kirchturm ist bis zur Dachhöhe hochgemauert und erhält über Winter ein Notdach. Im Sommer 1887 ist der äußere Bau vollendet. Bei der Anbringung einer Treppe im Turm kommt der Tischlermeister Groth aus dem benachbarten Strik-kershagen so unglücklich zu Fall, daß er auf dem Transport in seine Wohnung stirbt.

Die von dem bekannten Orgelbauer Völkner aus dem Nachbardorf Dünnow erbaute Orgel, die 5920,— Mark kostet, wird im Januar 1888 aufgestellt. Am 19. Januar 1888 findet die Abnahme der Orgel durch den Organisten, der St. Marienkirche Stolp, Kutz, statt. Das Orgelwerk wird als eines der schönsten bezeichnet, die Meister Völkner gebaut hat.

Die neue Kirche hat 800 Sitzplätze. Ihre Einweihung erfolgt am 10. Juli 1888 durch den Konsistorialrat und Militäroberpfarrer Wilhelmini, Stettin, in Vertretung des Generalsuperintendenten Pötter.

In der alten Nicolaikirche hält Superintendent Riemer, Stolp, die Abschiedsrede. Er gibt einen geschichtlichen Rückblick über die Entstehung von Stolpmünde und der Kirche von 532 Jahren. Diese 1356 eingeweihte Kirche wurde Nicolaikirche genannt im Hinblick auf den Schutzpatron (Nikolaus) der Schiffahrt. Sie wurde erbaut im Anschluß an die Stolper Nicolaikirche (in der Holstentorstraße, die heutige Klosterschule). In dieser Stolper Kirche versammelten sich die Schiffer vor der Ausfahrt und baten Gott um Schutz und Schirm,

Na odwrocie niniejszego wydrukowanego dokumentu napisano:

"W akcie wmurowania kamienia węgielnego tego kościoła, co ma miejsce dzisiaj, należy podkreślić:

Według spisu ludności sporządzonego z 1880 r. miejscowość Stolpmünde liczyła w 1880 r. w sumie 1954 dusz, przy czym ludność mieszkała w 175 domach, jest 6 klas szkolnych, w których jest w sumie 400 dzieci, w szkole uczy 9 nauczycieli, na miejscu jest 2 lekarzy i 1 farmaceuta — Stolpmünde jest administrowane przez radę gminną składającą się z 10 członków. I tak radnymi są obecnie: szef parafii kościoła ewangelickiego, F. D. Lewien, 1 szyper Fedor Alexander, 2 szyper, Franz Draheim i radni parafialni: J. B. Krause, Jon Hildebrandt, Bernh Krause, F. W. Koepke, L. Redes, Carl Kindt, J. F. Schwerdtfeger, P. Jac. Albrecht, Otto Briek, Ferd Denzer, Pan Gillenke, August Roggatz, F. D. Lewien.

Stolpmünde, 18 maja. Szef zgromadzenia parafialnego i urzędu gminy. F. D. Lewien".

Dokument umieszczony został się w miedzianej tubie, którą włożono w otworze pod kamieniem węgielnym po prawej stronie przy wejściu do wieży. Oprócz certyfikatu, 8,88 marek gotówką zostały umieszczone również w tymże miedzianym pudle, a mianowicie następujące rodzaje monet: w srebrze: 1 pięciomarkówka, 1 jednomarkówka, 1 pięćdziesiąt fenigówka i 1 dwudziesto fenigówka, w niklu: 1 dziesięć i 1 pięć fenigówki i w miedzi: 1 dwa- i 1 jednofenigówki.

Nadinspektor Riemer, Słupsk, wykonuje pierwsze trzy ciosy młotkiem i mówi „Gott zur Ehr, der Gemeinde zur Lehr, dem Unglauben zur Wehr." Miejscowy duchowny Bartholdy towarzyszy ciosom młotkiem następującymi słowami: „Einen andern Grund kann keiner legen außer der geleet ist in Jesus Christus", kaznodzieja Friederici, Stolp zajmuje głos następującymi słowami: „Ich bin der Weg, die Wahrheit und das Leben . . .", Radny miejski Kirscht, Słupsk, jako przedstawiciel parafii: „Zum Ruhme Gottes, zum Segen der Menschheit, zum stetigen Frieden der Gemeinde". Starszy kościelny Joh Reetzke mówi również kolejne słowa po uderzeniach młotkiem, głos zabierają jeszcze oficjalny przewodniczący gminy F. D. Lewien i stolarz Franz Draheim.

Występem chóru męskiego: „Deine Güte, Herr, sei über uns" i wspólnym śpiewaniem „Nun danket alle Gott" kończy podnosząca na ducha uroczystość.

Budowa kościoła rozpoczyna się natychmiast po decyzji o jego budowie. Prowadzi ją mistrz budowlany Franz Draheim, Stolpmünde. Jesienią budowa posuwała się już do punktu, w którym nawa może być pokryta dachem. Wieża kościelna jest wykonana do wysokości dachu nawy i otrzymuje dach awaryjny w okres zimowy. Latem 1887 roku zakończono budowę zewnętrznego budynku. Kiedy do wieży przymocowane są schody, Groth, mistrz stolarski z sąsiedniego Strickershagen, spada tak nieszczęśliwie, że umiera w transporcie do swojego mieszkania.

Organy, zbudowane przez znanego budowniczego organów Völknera z sąsiedniej miejscowości Duninowo, kosztowały 5920,- marek, były zamontowane w styczniu 1888. 19 stycznia 1888 roku organy zostały sprawdzone przez organistę kościoła św. Marii ze Słupska, Kutz'a. Gra organów jest opisana jako jedna z najpiękniejszych mistrza Völknera.

Nowy kościół ma 800 miejsc. Otwarcia dokonano 10 lipca 1888 roku przez Radę Konsystorza i Głównego Ministra Wojskowego Wilhelmini ze Szczecina w imieniu nadinspektora generalnego Pöttera.

W starym kościele św. Mikołaja, nadinspektor Riemer, Słupsk, wygłasza niezwykle uroczystą mowę pożegnalną. Daje historyczny przegląd trwania Stolpmünde i kościoła przez 532 lata. Kościół ten, konsekrowany w 1356 roku, został nazwany kościołem św. Mikołaja w odniesieniu do patrona (Mikołaj) żeglugi. Został zbudowany w taki sposób, że pomógł słupski kościół św. Mikołaja (w Holstentorstraße, obecnej szkoły klasztornej). W tym słupskim kościele wodniacy zebrali się przed wyjściem w morze i poprosili Boga o ochronę, po

in die Stolpmünder Kirche gingen sie nach glücklicher Heimkehr. Mit dem Gesang: „Unsern Ausgang segne Gott“ schließt die Abschiedsfeier.

Unter dem Geläut der Glocken bewegt sich dann der Festzug zu dem neuen Gotteshaus. Voran gehen die Lehrer und Schulkinder, den Choral „Lobe den Herrn“ singend, dann der Gemeindegemeinderat, die heiligen Gefäße, Kruzifix und Altarleuchter tragend, ihm folgen die Geistlichen, die Bauherren und die Gemeinde.

Unter entsprechenden Sinnsprüchen übergibt der Baumeister Draheim die Kirchenschlüssel dem Vertreter des Stolper Magistrats als Patron der Kirche, Stadtrat Kirscht. Dieser gibt sie an den Konsistorialrat Wilhelmi weiter. Aus dessen Händen empfängt sie der Superintendent Riemer und dann der Ortsgeistliche, Pastor Wildberg. Er öffnet die Kirchentür im Namen des dreieinigen Gottes.

Die schönen Räume sind prächtig geschmückt.

Die Weiherede hält der Konsistorialrat Wilhelmi, Liturgie und Predigt der Pastor Wildberg. Der Sängerkor unter Leitung von Lehrer a. D. Segurski umrahmt die schöne Feier mit der großen Doxologie und „Selig sind, die Gottes Wort hören und bewahren“. Der gemeinsame Gesang der beiden Verse „Ach bleib mit deinem Schutze“ und „Ach bleib mit deiner Treue“ beschließt die erhebende Feierstunde.

Über die Zahlung der Baukosten schwebte ein Prozeß zwischen der Stadt Stolp als Patronatsinhaberin und der Gemeinde Stolpmünde. Die Stadt Stolp weigerte sich, nachdem sie einen Baukostenanteil gezahlt hatte, noch weitere Beträge zu übernehmen. Sie stützte sich hierbei auf einen angeblich ähnlichen Fall, der bei dem Kirchenbau zu Pollnow zwischen der Stadt und dem ehemaligen Gut Pollnow durch einen Prozeß ausgetragen wurde. Der Magistrat Stolp wurde während des Prozesses vom Landgericht Stolp in erster Instanz angehalten, die laufenden Beiträge (insgesamt ca. 20 000 Mark) zu den Baukosten weiterhin zu zahlen, damit der Bau nicht aufgehoben werde. Den Prozeß gewann schließlich die Gemeinde Stolpmünde.

Die alte Nicolaikirche wird im September 1888 auf Abbruch verkauft. Am 20. März 1889 wird mit dem Abbruch begonnen. Der alte Kirchplatz ist nicht wieder bebaut worden und erfreut im Sommer die vielen Gäste des Ortes durch seine ansprechenden Blumenbeetanlagen.

In der Gemeindevertretersitzung vom 31. Oktober 1907 wird der Antrag des Gemeindegemeinderats auf unentgeltliche Überlassung einer Baustelle in der Villenstraße (neben der Villa des Kaufmanns Georg Krause) für das Pfarrgehöft angenommen. Am 26. November 1908 wird hier der Schlußtermin zum Zwecke der Verlegung des Pfarrsitzes von Wintershagen nach Stolpmünde abgehalten, zu dem als Vertreter des Konsistoriums der Konsistorialassessor Dr. Thümmel, Stettin, der Patron: Rittmeister von Uckermann, Wintershagen B, der Superintendent Walther Bartholdy, Stolp, Pastor Krüger, Wintershagen, und die Mitglieder des Gemeindegemeinderats und der Gemeindevertretung erschienen. Es wird endgültig beschlossen, den Pfarrsitz von Wintershagen nach Stolpmünde als dem größten Ort des Kirchspiels (2800 Einwohner) zu verlegen. Gegen diesen Beschluß erhebt nur die Gemeinde Neseckow Einspruch. Ihr soll aber dadurch entgegengekommen werden, daß sie nach wie vor nur verpflichtet sein soll, den Pastor zu Krankenkommunionen usw. von Wintershagen abzuholen. Die Reisekosten von "Stolpmünde nach Wintershagen", übernimmt in diesem Falle die Kirchenkasse.

Der Bau des neuen Pfarrhauses in der Villenstraße (Nr. 7), der dem Baumeister Draheim übertragen worden ist, ist zu diesem Zeitpunkt bereits im Rohbau fertig und wird im nächsten Frühjahr so gefördert werden, daß er am 1. Juli 1909 von dem Pastor bezogen werden kann. Dieser zieht Mitte September 1909 in das schöne geräumige Pfarrhaus ein.

Der Pfarrsitz wird am 1. Oktober 1909 nach Stolpmünde verlegt, unser Ort ist danach von 1356 bis 1909, also 553 Jahre, Filialgemeinde von Wintershagen gewesen.

Einige Zahlen aus den Kirchenbüchern interessieren uns: 1656 Getauft 11 Kinder, eingesegnet 9 Kinder, getraut 3 Paare,

powrocie udali się do kościoła w Stolpmünde. Ze śpiewem: „Unsern Ausgang segne Gott“ co zamykało ceremonię zamknięcia kościoła.

Przy dźwięku dzwonów procesja przenosi się do nowego kościoła. Nauczyciele i uczniowie idą z przodu procesji, śpiewają pieśń „Lobe den Herrn“, następnie idzie rada kościoła parafialnego niosąca święte naczynia, krucyfiksy i lichtarze ołtarzowe, a następnie kroczy duchowieństwo, budowniczy i inni zgromadzeni.

Mistrz budowniczy Draheim przekazuje klucze kościelne przedstawicielowi słupskiego magistratu jako patronowi kościoła, Stadtrat'owi Kirscht'owi. Klucze są przekazywane w ręce konsystorza Wilhelmi'ego. z jego rąk otrzymuje klucze kurator Riemer, a następnie miejscowy duchowny, Pastor Wildberg, otwiera drzwi nowowbudowanego kościoła w imię Trójjedynego Boga.

Piękne przestrzenie są pięknie urządzone.

Mowa wyświęcająca była wygłoszona przez konsystorza Wilhelmi'ego, liturgia i kazanie przez pastora Wildberg'a. Chór pod kierunkiem emerytowanego nauczyciela Segurski'ego opiewali oni piękną uroczystość z wielką doksologią i „Selig sind, die Gottes Wort hören und bewahren“. Wspólny śpiew dwóch wersetów „Ach bleib mit deinem Schutze“ i „Ach bleib mit deinem Schutze“ kończą przebieg ceremonii.

Między miastem Słupsk jako patronem a gminą Stolpmünde został wszczęty proces w sprawie poniesienia kosztów budowy, bowiem wpłaty poszczególnych składek zostały wstrzymane. Miasto Słupsk odmówiło zapłaty dalszych kwot po uiszczeniu części kosztów budowy. Rzecznik został oparta na rzekomo podobnej sprawie, która toczyła się w sprawie budowy kościoła w Polanowie, spór powstał między miastem a dawną posiadłością Polanów. W trakcie procesu sędzia ze Słupska już w pierwszej instancji zobowiązał przez miasto Słupsk do dalszego opłacania bieżących składek (w sumie około 20 000 marek) na koszty budowy, tak aby budowa nie została wstrzymana". Ostatecznie proces wygrała gmina Stolpmünde.

Stary kościół św. Mikołaja został sprzedany we wrześniu 1888 roku na rozbiórkę. 20 marca 1889 roku rozpoczęła się ta rozbiórka starego kościoła. Stary plac kościelny nie został przebudowany i zachwycał wielu gości przyjezdnych w lecie atrakcyjnymi kwiatowymi klombami.

Na spotkaniu przedstawicieli parafii w dniu 31 października 1907 r. przyjęto wniosek rady parafialnej o nieodpłatne uzyskanie placu budowy w Villenstraße (obok willi kupca Georga Krause) dla pobudowania budynku służącego celom parafialnym. W dniu 26 listopada 1908 r. upływa ostateczny termin przeniesienia siedziby parafialnej z Wintershagen do Stolpmünde, do podjęcia tej decyzji zobligowani są obecni konsystorze dr Thümmel ze Szczecina, patron Rittmeister von Uckermann, Wintershagen B, kurator, radny parafialny, Walther Bartholdy, ze Słupska, pastor Krüger, Wintershagen oraz członkowie rady parafialnej. Ostatecznie postanowiono przenieść parafię z Wintershagen do Stolpmünde jako większego miejsca zamieszkania przez ludność parafii (2800 mieszkańców). Tylko jedna gmina Neseckow sprzeciwiała się tej decyzji. Ale jednak taką decyzję trzeba podjąć z uwagi na fakt, że pastor jest nadal zobowiązany do każdorazowego zagwarantowania opieki kościelnej sprawowanej nad Wintershagen dla chorych, komunii, itp. Koszty podróży "Stolpmünde do Wintershager", w tym przypadku, są pokrywane przez kasę kościoła.

Budowa nowej plebanii na Villenstraße (nr 7), która została powierzona mistrzowi budowlanemu Draheim'owi, jest już zakończona w stanie surowym w tej chwili i będzie oddana do użytku wiosną przyszłego roku, tak aby mogła służyć proboszczowi już na 1 lipca 1909. W połowie września 1909 roku proboszcz przeniósł się na piękną, przestronną plebanie.

Siedziba parafii została przeniesiona do Stolpmünde 1 października 1909 r., a naszą siedzibą parafii od 1356 do 1909 r., czyli 553 lata, było Wintershagen.

Interesujące są niektóre dane z rejestrów kościelnych: 1656 ochrzczonych 11 dzieci, pobłogosławionych 9

gestorben 6 Personen.

1884 Getauft 58 Kinder, eingesegnet 69 Kinder, getraut 14 Paare, gestorben 41 Personen.

1910 Getauft 79 Kinder, eingesegnet 53 Kinder, getraut 17 Paare, gestorben 49 Personen.

1928 Getauft 50 Kinder, eingesegnet 63 Kinder, getraut 23 Paare, gestorben 43 Personen.

1936 Getauft 82 Kinder, eingesegnet 62 Kinder, getraut 29 Paare, gestorben 47 Personen.

In dem Werk: „Die Bau- und Kunstdenkmäler des Regierungsbezirks Köslin“, herausgegeben von der „Gesellschaft für Pommersche Geschichte und Altertumskunde Kreis Stolp 1894“ heißt es über unsere Kirche: „Die alte Kirche ist durch einen Neubau ersetzt, in welchen einzelne Stücke aus dem alten Gebäude übernommen worden sind.“ Im Turme befindet sich ein überlebensgroßes Cruzifix aus Holz roh geschnitzt und mit Leinwand überzogen. Die Figur ist jetzt mit Ölfarbe bemalt. Auf dem Kreuze befindet sich die Zeitangabe Anno 1752, die sich wohl auf die Erneuerung desselben bezieht. Die Figur ist jedenfalls älter.

Ein auf Holz gemaltes Bild stellt Christus am Kreuze dar, umgeben von der Familie des Stifters Friedrich. Kalff und Gertrud Sassen, welche das Gemälde 1874 zur Erinnerung an ihren Sohn gewidmet haben. Die Arbeit ist handwerksmäßig und stark beschädigt. Ebenso ein zweites gleichfalls die Kreuzigung darstellendes Gemälde auf Holz aus dem 17. oder 18. Jahrhundert.

Mehrere aus Holz geschnitzte und bemalte Figuren machen auf Kunstwert keinen Anspruch. Hierzu gehören ein riesiger Taufengel, David mit der Harfe, zwei Engelsfiguren, ein betender Engel, alles Arbeiten handwerksmäßiger Art aus dem 17. oder 18. Jahrhundert, welche auf die Ausschmückung der alten Kirche schließen lassen.

Auch der alte Altaraufbau, dessen Mittelstück die Kanzel einnimmt, ist noch erhalten, ein Barockwerk ohne Kunstwert, geschnitzt und bemalt und in seiner energischen Formgebung doch wirkungsvoll. In der Predella das Abendmahl.

In dem Oberlichte der Haupteingangstür befinden sich drei kleine bemalte Scheiben, von denen eine ein Wappen, die beiden andern Bilder von Schiffen enthalten. Es scheinen Arbeiten aus dem 17. Jahrhundert zu sein.

Eine sehr schöne Krone, aus Messing gegossen, ist im Jahre 1705 von den Schiffer Davidt Peter und dessen Ehefrau geschenkt worden, eine zweite mit der Bezeichnung S.M.T. SEN. A. B. Anno 1707 scheint teilweise ergänzt zu sein.

Zu erwähnen sind ferner zwei einfache Rothgußleuchter und ein Zinnbecken für den Taufisch mit dem Namen des Gebers und der Jahreszahl 1773 gezeichnet.

Ein schönes Schiffsmodell in einem Glaskasten aufgestellt „ist der Kirche geschenkt Anno 1682 von Schiffer Marthias Brandten. Ein zweites ist freischwebend in der Kirche aufgehängt“.

Die Inschrift unter dem vorstehend erwähnten von Friedrich Kalff gestifteten Bild lautet: „AD. 1674. Den 14. Marz Habe Friedrich Kalff und Gertrud Sassen von der Verlassenschaft ihres ersten Sohnes Hans Kalff, welcher Leider! den 17. Aprilia Ao. 1072 im 20ten Jahr seines Alters, im große ungestümen Gewitter auff der See neßß Schiffer Hanss Lemmen, ganzem Schiff, u. drinne gewesene Leuten sein Leben jämmerlich endigen müssen. Nebst ihren wie auch der Sei verstorbene und noch lebendige Kinder beyfügung dieser Taffel, in erinnerung der Sterblichkeit hieher setze wollen, den Seelen Gott gnädig sey.“

Dieses Bild schmückte über 200 Jahre die alte Nicolaikirche. Nach dem Abbruch derselben im Jahre 1889 war das Bild verschwunden. Es wurde vor wenigen Jahren auf dem Dachboden der heutigen Kirche gefunden und war den Beständen des Heimatmuseums in Stolp einverleibt worden. Von hier kam es kürzlich an die ihm bestimmte Stelle in der Kirche zurück. Leider hat das Bild unter Witterungseinflüssen stark gelitten. Der weit über die Stolper Kreisgrenze bekannte

die Kinder, ślub zawarły 3 pary, zmarło 6 osób.

1884 ochrzczonych 58 dzieci, pobłogosławił 69 dzieci, ślub zawarło 14 par, zmarło 41 osób.

1910 ochrzczonych 79 dzieci, błogosławionych 53 dzieci, ślub zawarło 17 par, zmarło 49 osób.

1928 ochrzczonych 50 dzieci, pobłogosławionych 63 dzieci, ślub zawarły 23 pary, zmarły 43 osoby.

1936 ochrzczonych 82 dzieci, pobłogosławionych 62 dzieci, ślub zawarło 29 par, zmarło 47 osób.

W pracach: "Zabytki budowlane i artystyczne województwa koszalińskiego", wydanej przez "Towarzystwo Historii Pomorskiej i Starożytności, powiat słupski, 1894" mówi o naszym kościele: "Stary kościół został zastąpiony przez nowy budynek, w którym poszczególne dzieła są zabrane ze starego budynku." W wieży znajduje się ponad normalny „cruzifix” wykonany z drewna, rzeźbiony w surowym drewnie i pokryty lnianym płótnem. Figura Chrystusa jest teraz pomalowana farbą olejną. Na krzyżu jest wyryty rok Anno 1752, który prawdopodobnie odnosi się do jego odnowienia. W każdym razie sama rzeźba jest starsza.

Obraz namalowany na drewnie przedstawia Chrystusa na krzyżu, w otoczeniu rodziny sponsora Friedricha. Kalff i Gertrud'a Sassen, którzy poświęcili obraz w 1874 roku z podkreśleniem intencji ku pamięci ich syna. Praca jest wykonania metodami rzemieślniczymi i obecnie jest już poważnie uszkodzona. Był też drugi obraz na drewnie z XVII lub XVIII wieku.

Kilka postaci rzeźbionych i pomalowanych z drewna nie uważa się obecnie za przedstawiających jakąś wartość artystyczną. Należą do nich gigantyczny anioł chrztu, Dawid z harfą, dwie anielskie postacie, modlący się anioł, całe dzieło w tym rodzaju z XVII lub XVIII wieku, sugeruje dekorację pochodzącą ze starego kościoła.

Nawet stara struktura ołtarzowa, której centralną część kościoła zajmuje ambona, tam nadal jest eksponowana, dzieło barokowe bez żadnej wartości artystycznej, rzeźbione i malowane w drewnie, a jednocześnie skuteczne w swojej energicznej formie przekazu. W „Predella” sakrament.

W świetlikach głównych drzwi wejściowych znajdują się trzy małe malowane nisze, z których jedna przedstawia herb, pozostałe dwa obrazują statki. Wydaje się, że są to prace pochodzące z XVII wieku.

Bardzo piękna korona, obsadzona mosiądzem, została przekazana w 1705 roku przez marynarza Davidt'a Peter'a i jego żonę oraz drugą z napisem S.M.T. SEN. A. B. Anno Domini 1707, wydaje się stanowiąca częściowe uzupełnienie dla tej pierwszej.

Warto również wspomnieć o dwóch prostych czerwonych żyrandolach i blaszanym basenie do stołu chrzcielnego z nazwą dawcy i roku darowizny 1773.

Piękny model statku umieszczony w szklanym pudle- jest podana data darowizny dla kościoła: Anno Domini 1682 darowiznę przekazał żeglarz Marthias Brandten. Drugi model jest zawieszony swobodnie w kościele.

Napis pod wyżej wymienionym obrazem, podarowanym przez Friedricha Kalffa, brzmi: "AD. 1674. 14 marca, Friedrich Kalff i Gertrud'a Sassen w rocznicę śmierci ich pierwszego syna Hans'a Kalff, który niestety 17 kwietnia A.D. 1072 w 20- tym roku jego życia, na skutek porywu wiatru w czasie burzy na wzburzonym morzu poniósł śmierć na statku prowadzonym przez szypra Hanss'a Lemmen'a, statek miał na pokładzie wielu ludzi, którzy byli w stanie pogodzić się z faktem aby zakończyć swoje życie. Oprócz swoich dzieci, które zginęły choć nadal są obecne we wspomnieniu, chcę umieścić ten obraz na pamiątkę tego zdarzenia, chcę powierzyć ich dusze Bogu."

Ten obraz zdobył stary kościół Nicolai przez ponad 200 lat. Po rozbiórce tego drewnianego kościoła w 1889 roku obraz zniknął. Znalaziono go kilka lat temu na poddaszu obecnego kościoła i został włączony do zbiorów lokalnego muzeum historii w Słupsku. Stąd niedawno wrócił do wyznaczonego miejsca w kościele. Niestety, obraz bardzo ucierpiał z powodu złych warunków przechowywania obrazu w nieodpowiednich pomieszczeniach. Malarz ze Stolpmünde Wilhelm Granzow,

Stolpmünder Kunstmaler Wilhelm Granzow hat das Bild, um es vor weiterer Zerstörung zu bewahren, mit einem Firnisüberzug versehen.

Das von dem Schiffer Marthia Brandt 15 Jahre vor seinem Tode — er wurde 66 Jahre alt — gestiftete Modell stellt eine Kriegskogge dar und ist noch gut erhalten.

Außer dem in „die Bau- und Kunstdenkmäler“ angeführten zweiten Schiffsmodell besitzt die Kirche noch ein drittes. Von dem einen Segelschiffsmodell ist der Name des Stifters leider nicht angegeben. Es ist ausgangs des vergangenen Jahrhunderts laut der im Modell befindlichen Urkunde von einem Kapitän Reetzke gestiftet worden, das andere ist eine Stiftung der Fischer Martin Kruse, Peter Kalff und Martin Mewes im Jahre 1775.

Der von dem Schiffer David Peter und seiner Frau der Kirche geschenkte Kronleuchter trägt die Inschrift: „Gott zu Ehren, der Kirchen Zierrat, David Peter und dessen Frau Katharina Sassen diese Krone in die Kirche verehrt 1703.“

Es sei noch erwähnt, daß Pastor Bartholdy im Januar 1886 ver-stirbt. Sein Nachfolger ist Pastor Wildberg, der am 13. August 1887 um 12 Uhr mittags durch Superintendenten Riemer, Stolp, in sein Amt eingeführt wird. Im Anschluß hieran hält der neue Ortsgeistliche seinen ersten Gottesdienst hier ab.

Hilfsprediger Gensichen ist vom 1. Juli 1900 bis 31. Dezember 1902 als Gemeindepfarrer tätig (später Rummelsburg, jetzt in Berlin).

In der Gemeindevertretersitzung am 3. Februar 1910 wird der mit der Kirchengemeinde abgeschlossene Vertrag betreffend Vergrößerung des Friedhofs und Erbauung einer Friedhofskapelle mit Leichenhaus genehmigt.

Im Oktober 1917 wird der Pastor Erich Strutz aus Usedom vom Konsistorium als Verweser des freigewordenen Pfarramts berufen.

Am 29. Juni 1923 findet in feierlichem Gottesdienst unter Mitwirkung des Männergesangvereins und der Kurkapelle die Weihe der neuen Stahlglocke statt, die als Ersatz für die im Juni 1917 abgelieferte Bronzeglocke beschafft worden ist. Die Glocke ist von der Firma Ulrich und Weule in Appolde-Brockenen am Harz gefertigt und auf "a" gestimmt. Sie gibt mit der zurückbehaltenen kleineren Bronzeglocke, die den Tod „eis“ trägt, ein harmonisches Geläut.

Im August 1928 verläßt der langjährige Ortsgeistliche Pastor Borkenhagen Stolpmünde, um die Pastorenstelle in Nusse bei Lübeck anzutreten (wo nach der Vertreibung Sup Reinke, Stolp, tätig war). Sein Nachfolger ist Pastor Simon, dessen Einführung in das Amt am 7. Oktober 1928 erfolgt.

Die kirchlichen Körperschaften beschließen in der Sitzung am 5. Januar 1934 einstimmig, die veraltete und leistungsunfähige Ofenheizung durch eine moderne Zentralheizungsanlage zu ersetzen.

Am 17. Juli 1934 treffen die neuen Bronzeglocken ein. Das bisherige unvollständige Geläut, eine Bronze- und eine Stahlglocke, hat ein Gewicht von 16 Zentnern. Die neuen Glocken im Moll-Dreiklang F A C wiegen zusammen 34 Zentner. Durch Spenden von Gemeinde- mitgliedern und dadurch, daß der Bronzpreis unter dem der Vorkriegszeit liegt, ist die Anschaffung überhaupt nur möglich gewesen.

Die Weihe der Glocken wird am 29. Juli 1934 vorgenommen. Ihr erstes Geläut gilt dem Gedächtnis der Gefallenen.

In der Kirche sind umfassende Erneuerungsarbeiten auf einstimmigen Beschluß der kirchlichen Körperschaften und mit Hilfe von Reichszuschüssen ausgeführt worden. Die Einweihung der renovierten Kirche nimmt der Ortsgeistliche, Pastor Simon, am 26. August 1934 vor. Das Gotteshaus ist bis auf den letzten Platz gefüllt. Der Kinderchor eröffnet die Feier mit dem Loblied „Du meine Seele singe“. Die Festpredigt hält Pastor Simon. Unter dem einsetzenden Glockengeläut vollzieht sich der feierliche Weiheakt, der in den Worten gipfelt: „Durch Gottes Wort und Gebet sei dieses Haus aufs neue zu einem Gotteshaus geweiht. So stellen wir uns nun mit seiner Kanzel und seinem Altar, mit seinem Taufstein, seinen Gefäßen und Geräten, mit seiner Orgel und seinen Glocken in den Dienst Gottes und seiner Kirche — im Namen des Vaters, des Sohnes

znany daleko poza granicami ziemi słupskiej, nałożył obrazowi zabezpieczającą powłokę lakierniczą, aby ocalić go przed dalszą degradacją.

Model podarowany przez ofiarodawcę Marthia Brandt'a 15 lat przed śmiercią - miał 66 lat - jest trybtykiem wojennym i nadal jest dobrze zachowany.

Oprócz drugiego modelu statku wymienionego w "Zabytkach architektury i sztuki", kościół ma również trzeci. Z pierwszego modelu żaglowca, nazwa wykonawcy, niestety, nie jest podana. Został on ufundowany przez kapitana Reetzke na początku ubiegłego wieku, zgodnie z dokumentem znajdującym się w modelu, drugi jest darem rybaków Martin'a Kruse, Peter'a Kalff'a i Martin'a Mewes'a w 1775 roku.

Żyrandol podarowany kościołowi przez nadawcę David'a Peter'a i jego żonę nosi napis: „Gott zu Ehren, der Kirchen Zierrat, David Peter und dessen Frau Katharina Sassen diese Krone in die Kirche verehrt 1703.“

Należy wspomnieć, że pastor Bartholdy zmarł w styczniu 1886 roku. Jego następcą był pastor Wildberg, który został wprowadzony do swego urzędu 13 sierpnia 1887 r. w południe przez nadinspektora Riemera, ze Słupska. Następnie, nowy miejscowy duchowny odprawia tutaj pierwszą boską posługę.

Pomocniczy kaznodzieja Gensichen pracował jako proboszcz parafii od 1 lipca 1900 do 31 grudnia 1902 (później Rummelsburg, jeszcze później w Berlinie).

Na spotkaniu przedstawicieli parafii, które odbyło się w dniu 3 lutego 1910 roku zatwierdzono umowę z parafią dotyczącą rozbudowy cmentarza i budowy kaplicy cmentarnej z kostnicą.

W październiku 1917 r. pastor Erich Strutz z Uznam ze Zgromadzenia Ogólnego Kardynałów powołał jako „Verweser“ wakującą biura parafialnego.

W dniu 29 czerwca 1923 r. odbyła się konsekracja nowego stalowego dzwonu, który został zakupiony jako uzupełnienie brązowego dzwonu kupionego w czerwcu 1917 r., odbyło się to w uroczystym nabożeństwie z udziałem Męskiego Stowarzyszenia Śpiewacza lokalnej kapeli. Dzwon był z firmy Ulrich und Weule w Appolde-Brockenen am Harz i dostrojony na "a". Daje harmonijny dźwięk z zachowanym mniejszym dzwonem z brązu, który nosi imię śmierć "Iodu".

W sierpniu 1928 r. wieloletni miejscowy duchowny Pastor Borkenhagen opuszcza Stolpmünde, aby objąć stanowisko duszpasterskie w Nusse koło Lubeki (gdzie Sup Reinke, Stolp, pracował przed wydalaniem). Jego następcą jest pastor Simon, którego wprowadzenie ma miejsce 7 października 1928 roku.

Na posiedzeniu w dniu 5 stycznia 1934 r. władze kościelne jednogłośnie zdecydowały o zastąpieniu przestarzałego i niezdolnego do ogrzewania pieca nowoczesnym systemem centralnego ogrzewania.

17 lipca 1934 roku przywieziono nowy dzwon z brązu. Poprzedni, niekompletny pogłos jest uzupełniony przez dzwon z brązu i stalowy dzwon. Dzwon ma wagę 16 centnarów. Nowy dźwięk następuje w małej trójce „F A C”. Dzwony ważą łącznie 34 centnary. Zakup był możliwy dzięki darowiznom od członków społeczności i dlatego, że kupno miało miejsce za koniunktury przedwojennej.

Konsekracja dzwonów odbyła się 29 lipca 1934 roku. Ich pierwsze wspólne dzwonicie było poświęcone pamięci poległych.

W kościele miały miejsce szeroko zakrojone prace remontowe przeprowadzone dzięki jednomyślnej decyzji organów kościelnych i z pomocą dotacji Rzeszy. Inauguracja odnowionego kościoła została dokonana przez miejscowego duchownego, pastora Szymona, 26 sierpnia 1934 roku. Kościół był wypełniony do ostatniego miejsca. Chór dziecięcy otworzył uroczystość hymnem „Du meine Seele singe”. Kazanie wygłosił pastor Szymon. Przy dźwięku dzwonów odbył się uroczysty akt konsekracji, zakończony słowami: „Durch Gottes Wort und Gebet sei dieses Haus aufs neue zu einem Gotteshaus geweiht. So stellen wir uns nun mit seiner Kanzel und seinem Altar, mit seinem Taufstein, seinen Gefäßen und Geräten, mit seiner Orgel und seinen Glocken in den Dienst Gottes und seiner Kirche — im Namen des Vaters, des Sohnes und des heiligen Geistes!” Po

und des heiligen Geistes!" Nach dem alten Schlachtenlied: „Nun danket alle Gott" leert sich langsam das Gotteshaus.

Von der Schule

Die bisher erste Nachricht über die Schule Stolpmünde stammt aus dem Jahre 1590. In dem Visitationsbefund vom 28. Juli 1590 über die Winterhägener und Stolpmünder Schule heißt es wörtlich:

„Damit auch der Kirchenordnung Folge geschehe und der Gottesdienst desto besser verrichtet werde als soll hinfort ein dächtiger frommer Küster zu den Kirchen zu Wintershagen und Stolpmünde bestellt werden, dehme nicht allein die Küstererei in gemeldeten beiden Kirchen zu verwalten, sondern auch zu Stolpmünde Schule zu halten obliegen soll zu dehme Ende denn die Stolpmündschen ihm eine Wohnung bauen alle Jahre aus jedem Hause zwei Gl. alle Quartal für einen jeden Knaben oder Mägdlein zu lehren vier Gl. auch des Winters soviele Holzgeld geben. Und welcher Kinder zur Schule geben, mit einem freien Tische eine Woche um die andere versehen. Die Winterhäger und Stryckershäger aber und die zu Niesekow sollen demselben Küster von jedem Hufen ein Viert Rogken jährlich nebens den Akzidenzien, in der Matrikel verzeichnet zu geben schuldig sein."

Die Nachrichten über die Schule fehlen dann leider bis zum Jahre 1729. In einem Visitationsprotokoll vom 25. Oktober 1729 lesen wir, „daß die Gemeinde in der filia zu Stolpmünde in Sonderheit die Jugend ebenfalls sowohl vom Pastore als auch domino preposito examiniret worden, und das selbige teils im Lesen und Katechismo teils auch über die vornehmsten Stücke der christlichen Glaubenslehre verhört, worauf domino prepositus auch hier eine Ermahnung an Alte und Junge hinzugefügt."

Eines eigenen Schulhauses wird erst in einem Visitationsprotokoll vom 28. Juni 1752 gedacht. Es heißt dort: „Ein eigen Schulhaus ist vorhanden und ein beständiger Schulmeister wird Sommers und auch Winters Schule halten, wiewohl nicht alle Eltern ihre Kinder ordentlich schicken."

Am 17. August 1778 wütet hier eine Feuersbrunst. Das Visitationsprotokoll vom 7. April 1779 berichtet darüber: „Die Schule hat leider bei der am 17. August 1778 entstandenen plötzlichen Feuerbrunst, in welcher 19 Wohnhäuser und Riemensehe Speicher nebst einigen Stallungen ein Raub der Flammen geworden, wodurch 25 Familien fast ganz um ihr Vermögen gekommen, ebenfalls das Unglück gehabt, mit in die Asche gelegt zu werden. Inzwischen ist durch die Vorsorge des Herrn Administratoris Jähns und des Pastoris der Unterricht der Jugend den vorigen Winter in einem gemietheten Zimmer treulich fortgesetzt und hat ersterer auch schon die Anstalt getroffen, das diese Woche ein neues Schulhaus auf dicselbige Stelle, wo das vorige gestanden, weil sie der Kommune sehr bequem ist, wiederum wird gerichtet und mit allem Fleiß aufs baldigste auch wohnbar gemacht werden. Wider den Schulhalter Aschendorff ist von Amts wegen einer Klage geführt und hoffet prepositus, daß seine hei-tige Ermahnung, die Kinder fleißig zur Schule zu schicken, fruchten werde, welches Pastor der Gemeinde, wenn das Schulhaus fertig ist, noch besonders einzuschärfen haben wird."

Vom Jahre 1787 ab werden die Namen der Lehrer genannt. Unterm 22. März 1787 wird der Schulhalter Mademann als erster in der ununterbrochenen Reihenfolge genannt.

Das 1779 erbaute Schulgebäude steht auf feuchtem Grund und konnte das Ziegeldach nicht tragen. Es müssen wohl oder übel die Ziegel wieder abgenommen und das Schulhaus mit einem Rohrdach versehen werden.

In dem Visitationsprotokoll vom 8. März 1790 ist zu lesen: „Aus der Kirche hat sich der Herr präpositorius sogleich in die Schule verfügt, um auch da noch eine nähere Prüfung mit den Kindern anzustellen und dem Schulhalter Mademann eine nähere Anweisung zum Unterrichte der Kinder zu geben, um desto mehr Fleiß anzuwenden, da ihm unterm 7. März 1789 von einem Hochedlen Magistrat die zugebilligte Zulage a 25 Thlr. von dem Königlichen Konsistorio allergnädigst approbiret

odspiewaniu starej pieśni bojowej: „Nun danket alle Gott" kościół powoli się opróżnił.

O szkole

Pierwsze wieści o szkole Stolpmünde pochodzą z 1590 roku. Sprawozdanie z wizyty wystawione w dniu 28 lipca 1590 r. na temat szkół w Wintershagen i Stolpmünde stwierdza dosłownie:

"Aby postępować zgodnie z porządkiem kościoła i boskiej służby jest lepiej, jeśli udziela nauk pobożny kościelny i tak się dzieje, gdzie kościelni udzielają lekcji przy kościołach Wintershagen i Stolpmünde. Dzieci są nauczani przez kościelnych w tych dwu kościołach tak, że nie tylko są zaangażowani dla utrzymania porządku w samym kościele. Aby tak było należy także zagwarantować byt kościelnemu. W Stolpmünde do udzielania nauki w szkole kościelny musi mieć warunki aby się przygotować, i tak w Stolpmünde wybudowano mu mieszkanie i co roku z każdego domu jest pobierana opłata i też co kwartał dla każdego chłopca do posług lub pokojówki, również na zimę przydziela się specjalnie pieniądze na zakup drewna. A dzieci, które dają opłaty do szkoły, wyposażone są w bezpłatny stół. Winterhäger i Stryckershäger, jednak również Niesekow płacą ten sam podatek, od każdego kopyta."

Niestety, wiadomość o szkole brakuje aż do 1729 roku. W protokole wizytacji z dnia 25 października 1729 r. czytamy, że „zgromadzenie w filii Stolpmünde w szczególności sposób młodzież została również nauczana zarówno przez proboszcza, jak również domino preposito examiniret, tak samo częściowo w czytaniu i katechizmie częściowo także o najszlachetniejszych. Przesłuchiowano fragmenty chrześcijańskiej doktryny wiary, do których domino prepositus dodało również upomnienie dla starych i młodych".

Własny budynek szkolny jest upamiętniony tylko w protokole wizytacji z dnia 28 czerwca 1752 roku. Mówi: "Jest własny dom szkolny i stały nauczyciel, który będzie utrzymywać letnią i zimową szkołę, chociaż nie wszyscy rodzice wysyłają do szkoły swoje dzieci prawidłowo."

17 sierpnia 1778 r. wybuchł tu pożar. Protokół wizytacji z dnia 7 kwietnia 1779 r. informuje: „Niestety, szkoła stanęła raptownie w płomieniach w nagłe rozprzestrzeniającym się pożarze, który miał miejsce 17 sierpnia 1778 r., w którym 19 domów i Riemensehe spichlerz, wraz z kilkoma stajniami, stały się łupem płomieni, które spowodowały nagłą śmierć 25 rodzin. Wszystko z posiadanego przez nich majątku, zostało obrócone w zgliszcza i popioły. W międzyczasie, dzięki inicjatywie administratora Jähns'a i pastora, nauczanie młodzieży było kontynuowane poprzedniej zimy w wynajętym pokoju i teraz już ma miejsce w dawnej formie, szkoła w tym tygodniu otrzymała nowy budynek szkolny na tym samym miejscu, w którym stał poprzedni, bo było to bardzo wygodne dla gminy, z kolei zostanie dostrzeżone i z całą starannością zostanie dokonane jak najszybciej, aby również zostały pobudowane domy do zamieszkania. Przeciwno administratorowi szkoły Aschendorff złożył pozew z własnej woli i ma nadzieję, że jego szlachetne upomnienie, aby posyłać dzieci pilnie do szkoły przyniesie owoce, które pochwała proboszcz, po zakończeniu budowy szkoły, muszą być w szkole też dzieci".

Od 1787 roku wymieniane są nazwiska nauczycieli. Zgodnie z 22 marca 1787 roku, właściciel szkoły Mademann jest nazwany jako pierwszy w kolejności.

Budynek szkoły, zbudowany w 1779 roku, stoi na wilgotnym gruncie i nie mógł nosić ceglanej dachówki. Położona dachówka musi być usunięta, a budynek szkolny musi być wyposażony w dach z trzciny.

Protokół wizytacji z dnia 8 marca 1790 r. brzmi: „Od Kościoła Pan Präpositorius natychmiast nakazał odnośnie szkoły, aby dokładniej przyrzeć się dzieciom i dać właścicielowi szkoły Mademannowi bardziej szczegółowe instrukcje dotyczące samego programu i uzyskanych wyników nauczania dzieci w celu zastosowania większej staranności, ponieważ na mocy decyzji z dnia 7 marca 1789 r. otrzymał od królewskiego konsystorza pensję 25 talarów. Przy tej okazji

worden." Es sei bei dieser Gelegenheit hier ererwähnt, daß Stolpmünde als damaliges Fischerdorf ein Kämmererdorf der Stadt Stolp und der Magistrat Stolp Patron desselben war. Im Jahre 1883 wird Stolpmünde zum Flecken erhoben.

Der Nachfolger des Schulhalters Mademann, Brandenburg, erhält den Titel Kantor und Organist an der Kirche und Lehrer an der Schule. Mit der zunehmenden Bevölkerungsziffer nimmt naturgemäß auch die Schulkinderzahl zu, so daß im Jahre 1830 der Antrag um Einrichtung einer zweiten Schulstelle eingereicht wird. Der Plan zur Errichtung von zwei Schulstellen wird von der Königlichen Regierung in Köslin festgesetzt und die zweite Stelle im Jahre 1835 errichtet.

Jetzt wird auch die Zahlung des Schulgeldes anderweit geregelt. Früher wurde es von den Kindern direkt an den Lehrer gezahlt, und zwar wöchentlich 1 Groschen courant. Nun wird das Einkommen für die beiden Schulstellen durch einen Genußzettel festgesetzt und das Schulgeld von den betreffenden Eltern an die Gemeindekasse gezahlt. Es beträgt pro Kind monatlich 5 Silbergroschen. Die Lehrer beziehen ihr Gehalt nun aus der Gemeindekasse, die das an der Einnahme etwa fehlende Geld aufzubringen hat. Im Schulhause ist nun aber außer für die erste Klasse und die Wohnung des ersten Lehrers und Kantors kein Raum für die zweite Klasse. Die Schulstube und die Wohnung des zweiten Lehrers, bestehend aus einem kleinen einfenstrigen Stübchen, werden bei dem Bäcker Wilcke gemietet.

Für die beiden Schulklassen wird 1843 ein eigenes Schulhaus erbaut.

1858 wird die dritte Schulstelle eingerichtet und für die dritte Klasse ein Jahr später ein Schulhaus errichtet. Die vierte Schulstelle wird 1867 gegründet und die erste Klasse nun auch nach Geschlechtern getrennt. Im Jahre 1875 wird die fünfte und bereits drei Jahre später die sechste Schulstelle geschaffen. Die siebente Schulklasse wird am 1. November 1906 eingerichtet.

An die Stelle des im Frühjahr 1887 pensionierten Kantors Bunze tritt jetzt ein Rektor. Lehrer Steffen, der schon einige Zeit die erste Knabenklasse unterrichtet hat, wird am 5. Juli 1887 durch Pastor Hentschel, Weitenhagen, in das Amt. des Rektors eingeführt. Von diesem Zeitpunkt ab hat also die Schule auch einen Rektor als Leiter.

Die Küster- und Hauptlehrerstelle wird dem hiesigen Lehrer Karl Notzke ab 1. Januar 1903 endgültig übertragen.

Die Schaffung der siebenten Lehrerstelle kommt erst nach langwierigen Verhandlungen zwischen der Regierung und der Gemeinde zustande. Die Regierung hat die Absicht, eine Lehrerin einzustellen. Mit Rücksicht auf die gegenteilige Stellungnahme der Gemeinde und die Überfüllung der Klassen läßt die Regierung ihren Plan wieder fallen.

Das schnelle Wachstum und die erfreuliche Entwicklung des Hafen- und Badeortes beweist auch die Tatsache, daß die vorhandenen Schulräume nicht mehr ausreichen, um allen Schulkindern die zu einer erfolgreichen Unterrichtserteilung notwendigen Räume anzuweisen. Zwecks Beschaffung eines geeigneten Lokals für eine größere Schulklasse findet eine Gemeindevertreterversammlung am 19. Januar 1906 statt, an der auch der Kreissehulinspektor Braun, Dünnow, teilnimmt. Es wird vorbehaltlich der Genehmigung der Regierung fast einstimmig beschlossen, den Raum im Gemeindehause, in dem bis jetzt der Navigationslehrer Unterricht erteilt, für die erste Mädchenklasse zur Verfügung zu stellen. Die Gemeindevertretung übernimmt die Verpflichtung, für den Navigationslehrer ein geeignetes Lehrzimmer zu beschaffen.

Die Regierung fordert die Bildung zweier Gesamtschulverbände Stolpmünde und Wintershagen. Die Gemeindevertretung lehnt diese Vorlage am 23. August 1907 ab. Es soll erst noch Aufklärung über verschiedene Punkte eingeholt werden. Nachdem die Beschlußfassung im September 1907 nochmals vertagt wird, wird die Vorlage der Regierung später angenommen. Die alte Schule reicht mittlerweile nicht mehr aus, und so entsteht 1906 der Plan, eine neue Schule zu bauen.

Um auch die körperliche Ausbildung neben der geistigen zu pflegen, wird jetzt auch der Turnunterricht reger in den Lehrplan

należy wspomnieć, że Stolpmünde, jako dawna wioska rybacka, była przedpołem miasta Słupska i dziania sędziego słupskiego jako patrona. W 1883 roku Stolpmünde zostało podniesione w swoim znaczeniu do osiedla.

Następca właściciela szkoły Mademann, Brandenburgia, otrzymuje tytuł kantora i organisty w kościele, i nauczyciela w szkole. Wraz ze wzrostem liczby ludności, liczba dzieci w wieku szkolnym naturalnie wzrasta, tak że w 1830 roku został złożony wniosek o utworzenie większej ilości miejsc w szkole. Plan utworzenia dwóch placówek szkolnych został ustanowiony przez biuro rządu królewskiego w Koszalinie, drugie stanowisko nauczania utworzono w 1835 roku.

Teraz wpłata obowiązkowych opłat szkolnych jest również regulowana zupełnie inaczej. W przeszłości była wpłacana przez dzieci bezpośrednio nauczycielowi, po 1 groszu tygodniowo. Teraz zapłata za obydwa miejsca w szkole jest określana przez dokument o świadczeniu za naukę, a opłaty szkolne są wpłacane przez zainteresowanych rodziców na odpowiedni fundusz gminny. Jest to 5 srebrnych groszy na dziecko miesięcznie. Nauczyciele otrzymują teraz wynagrodzenie z kasy miejskiej, która musi zapłacić wynagrodzenie, nawet wtedy gdy brakuje dochodu. W szkole nie ma jednak miejsca dla drugiej klasy, z wyjątkiem pierwszej klasy i mieszkania dla dwóch nauczycieli. Sala szkolna i mieszkania dwóch nauczycieli, składające się po jednym małym pokoju, są wynajmowane od piekarza Wilcke.

W 1843 roku wybudowano oddzielny budynek szkolny dla dwóch klas szkolnych.

W 1858 roku powstała trzecia klasa, a rok później wybudowano szkołę dla trzech klas. Czwarta klasa została założona w 1867 roku, a pierwsza klasa została rozdzielona według płci. W 1875 roku powstała piąta klasa, a trzy lata później powstała szósta klasa w każdej szkole. Siódma klasa została ustanowiona 1 listopada 1906 roku.

Kantor Bunze, który przeszedł na emeryturę wiosną 1887 roku, jest teraz zastępowany przez rektora. Nauczyciel Steffen, który od jakiegoś czasu uczy w pierwszej klasie chłopców, był od 5 lipca 1887 zastąpiony przez pastora Hentschelem'a, Weitenhagen, jako rektora. Od tego momentu szkoła ma również rektora jako dyrektora.

Od 1 stycznia 1903 r. dyrektorem generalnym i głównym nauczycielem zostaje miejscowy nauczyciel Karl Notzke.

Utworzenie siódmego stanowiska nauczyciela następuje dopiero po długich negocjacjach między rządem a gminą. Rząd zamierza zatrudnić nauczyciela. W związku z opinią gminy przeciwną takiemu rozwiązaniu i przeludnieniem klas, rząd ulega naciskom i rezygnuje ze swojego planu w zakresie zwiększenia etatów.

O szybkim wzroście i satysfakcjonującym rozwoju portu i kąpieliska świadczy również fakt, że istniejące pomieszczenia szkolne nie są już wystarczające, aby zapewnić wszystkim dzieciom liczbę pomieszczeń klasowych niezbędną do pomyślnego zapewnienia edukacji. W celu pozyskania zrozumienia dla powstania większej ilości klas szkolnych w dniu 19 stycznia 1906 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli gminy, w którym wziął udział również specjalista Krcissehulin Braun, Dünnow. Z zastrzeżeniem zgody rządu, zdecydowano się niemal jednogłośnie, aby pokój w ratuszu, gdzie nauczyciel nawigacji do tej pory udziela nauczania, będzie dostępny dla pierwszej klasy dziewcząt. Po tej zmianie rada gminy zobowiązuje się do uzyskania odpowiedniej sali dydaktycznej dla nauczyciela nawigacji.

Rząd wezwał do zespolenia dwóch obecnie istniejących szkół, Stolpmünde i Wintershagen. Rada gminy wstępnie odrzuciła tę propozycję 23 sierpnia 1907 roku. Jakkolwiek teraz wyjaśnienie różnych dość złożonych kwestii nie było jeszcze do końca możliwe. Po ponownym odroczeniu decyzji we wrześniu 1907 r. padła propozycja, żeby ostateczna decyzja rządu została przyjęta w późniejszym terminie. Stara szkoła już nie wystarczała, więc w 1906 roku narodził się plan budowy nowej szkoły.

W celu utrzymania treningu fizycznego oprócz duchowego, lekcje gimnastyki są teraz bardziej liczne w

aufgenommen. Es soll nun auch das Rudern als Schulfach eingeführt werden. Die Beschaffung eines Bootes bereitet natürlich finanzielle Schwierigkeiten. Der Hauptlehrer und Lokalschulinspektor Notzke tritt deshalb an den Admiral Prinz Heinrich von Preußen mit der Bitte heran, der Schule ein für Marinedienste nicht mehr brauchbares Boot zu schenken. Seine Frau unterstützt diese Bitte durch das nach-stehende Gedicht:

„Hochzuverehrender Prinz Heinrich!
Mit meiner Klasse heut erschein ich,
um eine Bitte vorzutragen:
(Ach, möchten Hoheit „Ja“ doch sagen!)
Wir, die Stolpmünder 1, Klasse,
sind eine kerngesunde Rasse.
Beim Fuß- und Pritschball, Dauerlauf,
da nehmen wir's mit jedem auf.
Doch wer, wie wir, am Meer geboren,
der hat sein Herz daran verloren,
und seh'n wir auf des Meeres Weiten,
manch schlankes Boot vorübergleiten,
dann seufzen wir oft um die Wette:
„Ach, wer doch solch ein Fahrzeug hätte“!
Nun dachten wir, bei der Marine
sei manch ein Boot, das nicht mehr diene
dem Vaterland, weil's ausrangiert,
wird's ausgebessert und lackiert,
und uns von Hoheit dann verehrt,
was wär uns dann für ein Glück beschert.
Wir würden dann, statt rumzubbummeln,
uns tüchtig auf dem Wasser tummeln,
hei, wie sollt' unser Fahrzeug fliegen,
wenn sich die jungen Arme biegen.
Viel Ruder wie auf einen Schlag
ins Wasser tauchen Tag für Tag.
Hei, wie uns Kraft und Mut beseelen!
Wie sich die schwachen Muskeln stählen!
Braun wird die Wange, stark die Hand,
und ruft uns einst das Vaterland,
dann treten an, die heut noch Kinder,
gesund und kraftvoll — die Stolpmünder!
Der Primus der 1. Klasse und seine Klassenbrüder
Otto Raddatz.

Auf das am 7. Juli 1908 eingereichte Bittgesuch geht bereits, im August die Antwort ein, daß Boote nicht verschenkt werden können, die Kaiserliche Werft in Danzig aber angewiesen worden sei, einen Kutter Nr. III für den Preis von 20 Mark zu liefern. Dieses äußerst günstige Angebot nimmt Hauptlehrer Notzke natürlich an, und schon im September 1908 trifft das Boot ein, das den Namen „Prinz Heinrich“ erhält. Es ist ein Kutter mit zehn Riemen, der sofort in Gebrauch genommen wird und noch lange Zeit der Schule dient.

Die Gemeindevertretung beschließt am 18. Februar 1909 die Einrichtung eines geräumigen Klassenzimmers im Gemeindehause.

Im Februar 1910 hält Hauptlehrer Notzke mit einer größeren Zahl seiner Schüler und Schülerinnen zwei Unterhaltungsabende ab. Der Ertrag ist für die Förderung des Rudersports und für das Schulruderboot „Prinz Heinrich“ bestimmt.

In der Sitzung der Gemeindevertreter am 29. Juli 1910 wird bekannt gegeben, daß die Regierung das von dem Baumeister Jenssen entworfene Schulhaus-Bauprojekt nach Einschaltung einiger Änderungen genehmigt hat. Die Vertretung nimmt das Projekt einstimmig an.

Im Mai 1910 wird der Hauptlehrer und Lokalschulinspektor Karl Notzke zum Rektor ernannt, nachdem er hier 28 Jahre als Lehrer und darunter 9 Jahre als Hauptlehrer tätig ist.

Der Baurat Fr. Engelbrecht in Bromberg, der als Badegast hier gewohnt hat, hat für den Neubau der Schule ein ganz verändertes modernes Projekt nebst Zeichnungen und Kostenvoranschlag unentgeltlich entworfen. Die Gemeindevertretung beschließt am 18. November 1910, den Neubau nach diesem Projekt auszuführen.

programie nauczania. Wioślarstwo ma być teraz również wprowadzone jako przedmiot szkolny. Zakup łodzi jest dla szkoły oczywiście problemem finansowym. Dyrektor szkoły i miejscowy inspektor szkolny Notzke zwraca się zatem do admirała Henryka Prinz z prośbą o przekazanie szkole łodzi, która nie nadaje się już do służby morskiej. Jego żona popiera tę prośbę następującym wierszem:

„Wielce szanowny Heirich Prinz!
Z mojej klasy wylania się dzisiaj problem,
Muszę złożyć do Ciebie prośbę:
(Zapewne, chcesz powiedzieć "Tak")
My jesteśmy z usteckiej pierwszej klasy,
Z rdzennej czystej germańskiej rasy.
Przy grze w piłkę nożną, czy siatkówkę i przy bieganiu,
Uczestniczymy teraz ze wszystkimi.
Jeśli ktoś tak jak my urodził się nad morzem,
Ten dla spraw morskich zatracił serce,
Ten zobaczył ogrom morza,
Chce wsiąść do smukłej łodzi i płynąć w dal,
Wtedy często wzdychamy sobie:
„Och gdybym tylko miał taką łódź“!
Zaraz pomyśleliśmy, że może z Marynarki Wojennej
Naszą łodzią, może być łódź, która tam już nie służy
Dla ojczyzny, ponieważ jest już odstawiona,
My byśmy ją naprawili i wylakerowali,
Bylibyśmy niezwykle wdzięczni,
Dziękowalibyśmy opatrności za swoje szczęście.
Bylibyśmy szczęśliwi, że zamiast spacerować,
Możemy wsiąść do łodzi i popłynąć w dal,
Jakże nasz pojazd będzie latać,
Napędzany przez młode ramiona.
Kilu wiosłarzy w jednakowym ruchu,
Zanurza w wodzie wiosła każdego dnia.
Hej, jak siła i odwaga w nas rosną!
Jak słabe mięśnie zmieniają się w stal!
Brąz opalenizny występuje na twarzy, ręce są silne,
I słyszymy i wiemy, że kiedyś ojczyzna nas wezwie,
Dzieci dzisiaj lecz po tym wszystkim,
Zdrowi i silni- Usteczenie!
Prymus z 1 klasy wraz z towarzyszymi
Otto Raddatz

W odpowiedzi na petycję złożoną w dniu 7 lipca 1908 r., w sierpniu otrzymano już odpowiedź, że łodzie nie mogą być rozdawane, ale stocznia Cesarska w Gdańsku została poinstruowana o dostarczeniu kutrów nr III za cenę 20 marek. Ta niezwykle tania oferta jest oczywiście akceptowana przez dyrektora Notzke, a już we wrześniu 1908 roku przybywa łódź, która otrzymuje nazwę „Prinz Heinrich“. Jest to kuter z dziesięcioma wiosłami, który został natychmiast oddany do użytku i służył szkole przez długi czas.

18 lutego 1909 roku zebrana rada gminy podjęła decyzję o udostępnieniu w urzędzie gminy przestronnej sali lekcyjnej do celów dydaktycznych.

W lutym 1910 roku, dyrektor Notzke zorganizował dwa wieczorne zabawy z dużą liczbą swoich uczniów i uczennic. Wpływy zostały przeznaczone na promocję wioślarstwa a w szczególności na konserwację szkolnej łodzi wiosłowej „Prinz Heinrich“.

Na spotkaniu przedstawicieli gminy w dniu 29 lipca 1910 r., ogłoszono, że rząd zatwierdził projekt budowy budynku szkolnego wykonanego przez architekta Jenssena po pewnym wprowadzeniu zmian. Przedstawiciele gminy przyjęli projekt jednogłównie.

W maju 1910 roku dyrektor i miejscowy inspektor szkolny Karl Notzke został mianowany rektorem, po 28 latach pracy jako nauczyciel i 9 latach pracy jako dyrektor.

Radny Fr. Engelbrecht z Bydgoszczy, który przebywał tu jako gość kąpieliska, zaprojektował całkowicie zmieniony, nowoczesny projekt nowego budynku szkoły, wykonał to wraz z rysunkami i kosztorysami, bezpłatnie. W dniu 18 listopada 1910 r. rada gminy podjęła decyzję o realizacji tego nowego budynku zgodnie z tym projektem.

Am 30. Dezember 1910 wird den Gemeindevertretern bekannt gegeben, daß die Regierung das von dem Baurat Engelbrecht entworfene Projekt mit den Zeichnungen usw. genehmigt hat. Der Schulhausneubau, zu dem die Steine größtenteils schon angefahren sind, soll im nächsten Jahr ausgeführt werden. Zur Deckung der Kosten soll eine Anleihe von 100 000 Mark von der Kreissparkasse aufgenommen und mit 4 v. H. verzinst und mit 1 v. H. amortisiert werden. Die Kosten des Baues werden auf 110000 Mark veranschlagt.

Am 15. Juli 1911 nachmittags 3 Uhr findet die feierliche Grundsteinlegung in der Schützenstraße im Beisein der Gemeindevertretung, Schulvorstandsmitglieder, Lehrer, Kirchenratsmitglieder und unter zahlreicher Beteiligung der Bevölkerung statt. Die Südseite des Bauplatzes, wo der Turm sein Fundament erhalten hat, ist mit Girlanden und Fahnen festlich geschmückt. Die Feier leitet der Schulkinderchor mit dem Choral „Großer Gott, wir loben dich“ ein. Pastor Krüger und Rektor Notzke halten Ansprachen. Der letztere gibt ein anschauliches Bild von der Entwicklung des Schulwesens in Stolpmünde. Darauf verliest Gemeindevorsteher Bürgermeister a. D. Ziemann nach kurzer Einleitung die einzumauernde Urkunde, die das Werden der Gemeinde schildert und mit folgenden Worten schließt:

„Die Gemeinde begleitet die heutige feierliche Grundsteinlegung mit dem Wunsche, daß das Haus eine Pflegestätte „der Gottesfurcht, Königstreue und Vaterlandsliebe werden und bleiben möge.“

Der Maurerpolier überreicht nun dem Bürgermeister a. D. Ziemann den Hammer. Die üblichen Hammerschläge mit Segenssprüchen folgen, worauf die Feier mit dem Choral der Schulkinder „Nun danket allen Gott“ beschlossen wird.

Neben der Urkunde wird ein Exemplar des Prospekts des Ostseebades Stolpmünde, ein Pharus-Plan der Gemeinde und ein Exemplar der „Zeitung für Hinterpommern“ eingemauert.

Auf Anregung des Bürgermeisters a. D. Ziemann sendet die Gemeindevertretung dem Regierungs- und Baurat Fr. Engelbrecht, Bromberg, ein Begrüßungstelegramm.

In der Gemeindevertreterversammlung im August 1911 wird beschlossen, die Turnhalle mit einer Holzdecke aus gesäumten Brettern und Deckleisten zu versehen. Ein Vorschlag, den Dachstuhl in moderner Konstruktion auszuführen, die wesentlich weniger Holzmaterial erfordert, wird mit Rücksicht auf die isolierte Lage des großen Gebäudes, in der es den oft übermäßigen Stürmen ausgesetzt ist, abgelehnt und dagegen beschlossen, die Dachkonstruktion nach dem Entwurf des Zimmermeisters Jenssen auszuführen.

Am 6. August 1912 wird das neue Schulhaus feierlich eingeweiht. Als Vertreter der Regierung ist der Regierungsschulrat Dr. Lohrer, Köslin, erschienen, als Ehrengäste nehmen Landrat von Brüning, Baurat Engelbrecht und Schulrat Czyjulowski teil.

Um 10.30 Uhr nehmen die sieben Lehrer und die beiden Lehrerinnen mit den Schulkindern vor der alten Schule Aufstellung. Nachdem die Kurkapelle als Abschiedsgruß von der alten Bildungsstätte den Choral „Wer nur den lieben Gott läßt walten“ gespielt hat, marschieren der Festzug mit Musik nach dem alten Schulhaus.

Der Schlüssel wird von Baumeister Jenssen dem Bürgermeister und von diesem Rektor Notzke mit Segenssprüchen übergeben. Der Festakt wird in der als Aula für Feiern ausgestatteten Turnhalle abgehalten.

Gemeindevorsteher Bürgermeister a. D. Ziemann begrüßt die zahlreichen Festgäste, worauf ein Harmoniumvorspiel den dreistimmigen Gesang der Motette „Herr, deine Güte reicht so weit“ einleitet. Nach dem Gedichtvortrag einer Schülerin hält Rektor Notzke nach kurzem Gebet die Festrede, Regierungsschulrat Dr. Lohrer gibt seiner Freude über den monumental, in allen seinen Teilen aufs vollkommenste eingerichteten Schulhausbau baredten Ausdruck. Er übermittelt der Schulgemeinde die Grüße und Glückwünsche der Regierung und übergibt der Schule ein von der Regierung gestiftetes Kaiserbild. Landrat von Brüning spricht die Glückwünsche des Kreises für das fernere Gedeihen der

W dniu 30 grudnia 1910 r. przedstawiciele gminy ogłosili decyzję, że rząd zatwierdził projekt z dokumentacją, zaprojektowany przez Radcę Budowlanego Engelbrecht'a. Nowy budynek szkoły, do którego dostarczono już większość kamieni, ma zostać ukończony w przyszłym roku. W celu pokrycia kosztów były wydane obligacje w wysokości 100 000 marek, była zaciągnięta pożyczka ze Kreissparkasse i spłacana w wysokości 4% i zamortyzowana w wysokości 1%. Koszt budowy szacuje się na 110000 marek.

15 lipca 1911 r., o godzinie 3 nad ranem, nastąpiło uroczyste wmurowanie kamienia węgielnego, miało to miejsce na ulicy Schützenstraße w obecności rady gminy, członków rady szkoły, nauczycieli, członków rady kościelnej i z licznym udziałem ludności. Południowa strona placu budowy, gdzie ma być wybudowana wieża został przygotowany do wmurowania kamienia węgielnego jej fundament, całość jest świątecznie ozdobiona girlandami i flagami. Uroczystość inicjuje chór dziecięcy z chorałem „Großer Gott, wir loben dich“. Proboszcz Krüger i rektor Notzke wygłaszają przemówienia. Ten ostatni daje żywy obraz rozwoju systemu szkolnego w Stolpmünde. Po krótkim wprowadzeniu emerytowany burmistrz Ziemann odczytuje dokument, który ma być wmurowany, który opisuje rozwój gminy i kończy następującymi słowami:

"Zgromadzenie towarzyszy dzisiejszemu uroczystemu wmurowaniu kamienia węgielnego z życzeniem, aby budynek ten stał się i pozostał domem opieki z bojaźnią Boga, królewską lojalnością i miłością ojczyzny".

Na wstępie mistrz budowy przekazuje emerytowanemu burmistrzowi Ziemann'owi młotek. Po ciosach młotem następuje błogosławieństwo, po czym obchody kontynuuje chór uczniów pieśnią „Nun danket allen Gott“.

Oprócz głównego dokumentu były załączone broszura mówiąca o bałtyckim kurorcie Stolpmünde, plan gminy i kopia "Zeitung für Hinterpommern".

Na sugestię emerytowanego burmistrza Ziemann'a rada gminy przesyła telegram z pozdrowieniami do rządu i do Fr. Engelbrecht'a do Bydgoszczy.

Na spotkaniu przedstawicieli gminy w sierpniu 1911 roku postanowiono zapewnić w sali gimnastycznej drewniany sufit z wyłożonymi deskami i listwami osłonowymi. Propozycja przeprowadzenia kratownicy dachowej w nowoczesnej konstrukcji, która wymaga znacznie mniej materiału drzewnego, jest odrzucana ze względu na wystającą pozycję dużego budynku, który jest narażony na częste silne wiatry i zdecydowano się przyjąć konstrukcję dachu zgodnie z projektem mistrza ciesielskiego Jenssen'a.

6 sierpnia 1912 roku oficjalnie zainaugurowano otwarcie nowego budynku szkoły. Radny strony rządowej dr Lohrer, z Koszalina, stawiał się jako przedstawiciel rządu, gośćmi honorowymi byli radny powiatowy von Brüning, Baurat Engelbrecht i radny szkoły Czyjulowski.

O godzinie 10.30 siedmiu nauczycieli i dwie nauczycielki ustawiali się w szeregach wraz z uczniami przed starą szkołą. Po czym kapela kurortu zaczęła grać chorał „Wer nur den lieben Gott läßt walten“ na pożegnanie starego i powitanie nowego centrum edukacyjnego, pochód pomaszerował z muzyką ze starego domu szkolnego.

Klucz był przekazywany kolejno przez mistrza budowlanego Jenssen'a do burmistrza a ten przekazuje rektorowi, Notzke, z błogosławieństwem. Ceremonia odbywa się w sali gimnastycznej, która jest cała wypełniona.

Wójt gminy w osobie emerytowanego burmistrza Ziemann przywitał licznie zebranych gości, po czym jako preludium muzyczne wprowadza w klimat uroczystości trzyczęściowy śpiew „Herr, deine Güte reicht so weit“. Po występie poetyckim studenta, rektor Notzke wygłasza przemówienie i po krótkiej modlitwie, radny strony rządowej dr Lohrer wyraża radość z monumentalnego budynku szkoły, który we wszystkich jego częściach jest też w należytych stylu umeblowany. Przekazuje pozdrowienia i gratulacje rządu dla społeczności szkolnej i przekazuje szkole portret cesarza podarowany przez rząd. Radny powiatowy w Brüning składa gratulacje przedstawicielom powiatu i śle życzenia dalszej pomyślności w pracy szkoły.

Schularbeit aus. Weiter sprechen noch Schulrat Czypulowski der bisherige Kreisschulinspektor für den hiesigen Schulbezirk und der Ortsgeistliche, Pastor Krüger. Gesänge und Vorträge beenden die Feier.

Dem Baurat Engelbrecht, der aus Liebe zur pommerschen Heimat sämtliche Zeichnungen und Bauanschläge kostenlos angefertigt und die Bauführung mit Rat und Tat unterstützt hat, wird im Anschluß an die Feier im Rektorzimmer nach einer poetischen Ansprache durch eine Schülerin der ersten Klasse ein von der Gemeindevertretung gestifteter silberner Tafelaufsatz überreicht.

Der Gemeindeverordnete Konsul Georg Krause überreicht der Schule ein lebensgroßes Kaiserbild. Ebenso haben der 2. Schölle Kellmann und der Buchbindermeister Reinke Bilder zur Ausschmückung von Klassenräumen gestiftet.

Anschließend findet ein Festessen im Kurhaus statt, während die Schulkinder auf dem Turnplatz Wettkämpfe austragen.

Die Gemeindevertretung beschließt am 23. Januar 1913 die Errichtung einer Fortbildungsschule unter der Voraussetzung, daß der Staat zu den Kosten zwei Drittel beisteuert. Den Rest übernimmt die Gemeinde. Zunächst soll der Unterricht mit der männlichen Jugend begonnen werden. In den Lehrplan werden Deutsch, Rechnen und außerdem für diejenigen Jugendlichen, deren Beruf es erfordert, noch Zeichnen aufgenommen werden.

In der Sitzung der Gemeindevertretung am 13. Februar 1913 teilt Bürgermeister a. D. Ziemann mit, daß die Kosten des Schulhausbaues 124 000 Mark betragen. Durch die Einfriedigung und die Schmuckanlagen erhöht sich dieser Betrag auf 126 000 Mark. Am 30. Oktober 1913 kann er mitteilen, daß der Staat einen Beitrag von 31 897,67 Mark zu den Baukosten leistet. Die aufzunehmende Anleihe wird auf 98 000 Mark festgesetzt.

An der Gemeindevertreterversammlung am 5. April 1914, in der die Errichtung von neuen Schulstellen beschlossen werden soll, nehmen Regierungsschulrat Dr. Lohrer, Regierungsassessor Dr. Schulz und Kreisschulinspektor Bornhagen teil. Die Gemeindevertretung hat sich in früheren Sitzungen eingehend mit dieser Frage befaßt und ist zu dem Beschluß gekommen, die Verfügung der Regierung wegen Einrichtung von neuen Lehrstellen mit Rücksicht auf die Finanzlage der Gemeinde, der durch die Sturmfluten im Januar außerordentlich hohe Ausgaben erwachsen sind, abzulehnen. Schulrat Dr. Lohrer weist nach, daß durch die Steigerung der Einwohnerzahl gegenwärtig 584 Kinder die Schule besuchen (bei Schulbeginn sind allein 123 Kinder neu aufgenommen worden).

Zur genügenden Beschulung dieser Kinder sei ein Rektor mit elf Lehrkräften erforderlich. Die Regierung verlange deshalb die Anstellung mindestens eines Lehrers und einer Lehrerin. Regierungsassessor Dr. Schulz sagt zur Besoldung dieser Lehrkräfte einen jährlichen Ergänzungszuschuß von 500 Mark zu.

Die Gemeindevertretung beschließt am 13. Februar 1920, der Gemeindeschule Mittelschulklassen mit wahlfreiem Lateinunterricht anzugliedern. Die Klassen sollen bis Obertertia eingerichtet werden. Die unterste Mittelschulklasse soll mit dem neuen Schuljahr 1920 geschaffen sein. Das Schulgeld wird auf jährlich 72 Mark festgesetzt. Für diese Klasse wird ein Mittelschullehrer und für die Gemeindeschule ein weiterer Lehrer ab 1. April 1920 angestellt. Ebenso soll die Anstellung einer Lehrerin erfolgen, damit der Haushaltungsunterricht baldmöglichst aufgenommen werden kann. — Zur Anstellung der Lehrerin und Einrichtung der Haushaltungsschule kommt es aber vorerst nicht, da sich eine geeignete Lehrkraft mit Befähigung für Turn- und Haushaltungsunterricht nicht so schnell gefunden hat. Die Stelle wird deshalb im Juli 1920 in eine Lehrerstelle umgewandelt.

Die Einrichtung einer neuen Lehrstelle für die zum 1. April 1922 einzurichtende dritte gehobene Klasse wird von der Gemeindevertretung genehmigt und das Schulgeld vom gleichen Zeitpunkt ab auf 240 Mark erhöht.

Im Februar 1924 beschließt die Gemeindevertretung die Anstellung eines Schularztes und überträgt das Amt dem

Ponadto przemawiają również powiatowy inspektor szkolny miejscowego okręgu szkolnego i miejscowy duchowny pastor Krüger. Uroczystości kończą się przyśpiewkami i krótkimi wykładami.

Architekt Engelbrecht, który z miłości do pomorskiej ojczyzny wykonał wszystkie dokumenty i rysunki budowlane za darmo i wsparł budowę radą i swoją obecnością w realizacji budowy, zostaje zaproszony zaraz po skończeniu oficjalnej części uroczystości do sali rektora i po poetyckim wystąpieniu ucznia pierwszej klasy zostaje przez rektora przekazana mu srebrna tablica подарowana przez radę gminy.

Miejski radny, konsul Georg Krause, przekazał szkole obraz przedstawiający wizerunek cesarza. Przedstawiciel drugiej szkoły Kellmann i mistrz introligatora Reinke również podarowali zdjęcia do dekoracji sal lekcyjnych.

Następnie w domu kuracyjnym odbywał się bankiet, a uczniowie Pierwszej klasy zostaje przez rektora przekazana mu srebrna tablica подарowana przez radę gminy.

W dniu 23 stycznia 1913 r. rada gminy podjęła decyzję o utworzeniu szkoły dokszałcającej pod warunkiem, że państwo wniesie dwie trzecie kosztów. Resztę przejmowała gmina. Po pierwsze, nauczanie z męską młodzieżą ma być wcześniej rozpoczęte. Program nauczania będzie obejmował język niemiecki, arytmetykę, a ponadto rysunek dla tych młodych ludzi, których zawód tego będzie wymagał.

Na spotkaniu przedstawicieli Gmeegminyide w dniu 13 lutego 1913 r. emerytowany burmistrz Ziemann ogłosił, że koszt budowy budynku szkoły wynosi 124 000 marek. Ogrodzenie i dekoracja zwiększają tę kwotę do 126 000 marek. W dniu 30 października 1913 r. zostało potwierdzone, że państwo wnosi do tej kwoty określającej koszty budowy na 31 897,67 marek. Pożyczka zatem została ostatecznie ustalona na kwotę 98 000 marek.

W spotkaniu przedstawicieli gminy w dniu 5 kwietnia 1914 r., w którym miała zostać podjęta decyzja o utworzeniu nowych stanowisk szkolnych, uczestniczą w tym spotkaniu; dr Lohrer, przedstawiciel rządowy dr Schulz i powiatowy inspektor szkolny Bornhagen. Samorząd odwołał się do wcześniej omawianej tej kwestii, która szczegółowo na poprzednich posiedzeniach i postanowił odrzucić decyzję rządu o wprowadzeniu nowych stanowisk nauczycielskich w związku ze złą sytuacją finansową gminy, która była wynikiem gwałtownych sztormów w styczniu. Członek zarządu szkoły dr Lohrer pokazuje jednak, że trzeba uwzględnić rosnącą populację, 584 dzieci uczęszcza obecnie do szkoły (123 dzieci zostało przyjętych na początku nowego roku szkolnego).

Aby wystarczająco dobrze wyszkolić dzieci, potrzebny był rektor z jedenastoma nauczycielami. Rząd proponuje jednak powołania co najmniej jeszcze jednego nauczyciela i jednej nauczycielki. Rzecznik rządu dr Schulz obiecuje roczny dodatek w wysokości 500 marek, aby zapłacić nauczycielom za ten nadmierny wysiłek.

13 lutego 1920 rada gminy podjęła decyzję o utworzeniu dodatkowych klas gimnazjalnych z lekcjami łaciny. Klasy te mają być ustanowione jako piąta klasa gimnazjum. Najniższa klasa gimnazjum ma powstać wraz z nowym rokiem szkolnym 1920. Opłaty szkolne są ustalane na poziomie 72 marek rocznie. W tej klasie od 1 kwietnia 1920 r. będzie zatrudniony nauczyciel gimnazjum oraz dodatkowo jeszcze jeden nauczyciel w szkole społecznej. Powołanie nauczyciela powinno również nastąpić, tak, aby nauczanie poza budynkiem szkolnym można było rozpocząć jak najszybciej. — Jednak zatrudnienie w szkole i zakładanie szkoły domowej nie odbywało się na razie, ponieważ nie znaleziono tak szybko odpowiedniego nauczyciela z kwalifikacjami do gimnastyki i lekcji domowych. W związku z tym w lipcu 1920 r. stanowisko to zostało przekształcone w stanowisko nauczyciela.

Ustanowienie nowego etatu nauczycielskiego dla trzeciej klasy, która ma zostać ustanowiona w dniu 1 kwietnia 1922 r., jest zatwierdzone przez gminę, a czesne jest podwyższone od tego samego dnia do 240 marek.

W lutym 1924 r. rada gminy podejmuje decyzję o powołaniu lekarza szkolnego i deleguje ten gabinet do lokalnej

hiesigen prakt. Arzt Dr. Scheibe.

Am 31. Oktober 1925 scheidet Rektor Notzke auch 43-jähriger Tätigkeit aus dem Amt. Bei seinem Amtsantritt waren hier sechs Lehrkräfte tätig, jetzt sind es dreizehn. In der festlich geschmückten Turnhalle findet eine erhebende Abschiedsfeier statt.

Die Gemeindevertreter beschließen am 30. Juli 1920. die der Volksschule angegliederten vier gehobenen Klassen vom 1. April 1927 ab um zwei weitere zu vermehren. Damit wird die gehobene Abteilung in ihrem Aufbau einer selbständigen Mittelschule gleichgestellt. An Schulgeld für die beiden neuen Klassen werden 7 Mark monatlich erhoben. Für die neuen Klassen soll nur eine Lehrkraft beantragt werden. Die Leitung verbleibt in den Händen des Rektors.

Am 30. Dezember 1920 erläßt die Gemeindevertretung ein Ortsstatut für die Berufsschule und beschließt im März 1927, die Berufsschulpflicht vom 1. April 1927 ab auf alle aus der Schule zur Entlassung kommenden männlichen Personen auszudehnen.

Die Vertretung erklärt sich zum gleichen Zeitpunkt mit dem Ausbau einer vollausgestatteten Mittelschule in der Erwartung einverstanden, daß genügende einmalige und laufende Zuschüsse aus dem sogenannten Sofort-Programm gewährt werden. In den Haushaltsplan können Mittel für die Ausgestaltung der Schule und die Anstellung eines Rektors und einer weiteren Lehrkraft wegen der finanziellen Notlage der Gemeinde nicht eingesetzt werden. Ebenso wenig kann die Gemeinde den notwendig werdenden Anbau der Schulräume vornehmen. Die Gemeindevertretung beschließt, die Genehmigung zum Aufbau einer weiteren gehobenen Klasse nachzusuchen. Mit Wirkung vom 1. August 1927 wird dem kommissarischen Rektor Gustav Bahr die Rektorstelle von der Regierung endgültig übertragen.

Im gleichen Monat wird die Abtrennung des kirchlichen Amtes von der Rektorstelle von der Regierung ausgesprochen.

Bei der Schulentlassung 1929 kann fünf Schülern und Schülerinnen zum ersten Mal das Reifezeugnis der Mittelschule erteilt werden.

Die Berufsschule wird am Schluß des Schuljahres 1929/30 von 200 Schülern (115 männlichen und 85 weiblichen) besucht.

Vor dem Wasserwerk wird 1930 ein Schulgarten angelegt.

Im November 1930 sind Bestrebungen im Gange, die darauf hinauszielen, die erst 1928 staatlich anerkannte Mittelschule eingehen zu lassen. Zu dieser Zeit besuchen 9 Schüler die erste, 8 die zweite, 15 die dritte und nur in der vierten bis sechsten Klasse ist die Besucherzahl hoher.

Am 1. April 1931 scheidet Rektor Bahr wegen Erreichung der Altersgrenze aus dem Schuldienst aus. Sein Amtsnachfolger ist der Konrektor Oesterle aus Rummelsburg.

Am 12. Februar 1931 beschließt die Gemeindevertretung die Aufhebung der Mittelschule zum 1. April. In der Sitzung am 5. März 1931 beschäftigen sich die Gemeindevertreter nochmals mit der Angelegenheit und beschließen mit 7 zu 6 Stimmen die Beibehaltung der Mittelschule. Der Gemeindevorsteher, Bürgermeister a. D. Rathenow, setzt die Ausführung dieses Beschlusses auf Grund der Landgemeindeordnung aus. Der Minister für Kunst, Wissenschaft und Volksbildung stimmt der Auflösung der Mittelschule zum 1. April zu.

Die Gemeindevertretung beschließt am 28. April 1932, den Fortbildungsschulunterricht vom 1. Juni 1932 ab vorläufig ruhen zu lassen, da die Gemeinde den Betrag für die Unterhaltung der Schule nicht aufbringen kann.

Am 18. Mai 1933 gibt der Gemeindevorsteher bekannt, daß der Berufsschulunterricht am 1. Juni 1933 wieder aufgenommen wird.

In dankbarer Anerkennung der Verdienste des Baurats Engelbrecht um den Schulhausneubau hat die Gemeinde die Schützenstraße, in der sich die Schule befindet, in „Engelbrechtstraße“ umbenannt.

Seit der Nachkriegszeit ist in der Schule eine Jugendherberge untergebracht.

Post- und Telegraphenwesen

Noch um das Jahr 1840 gibt es hier keine eigentliche

praktiky. Dr. Scheibe.

31 października 1925 r. rektor Notzke zrezygnował ze stanowiska po 43 latach pracy. Kiedy objął urząd, zatrudnionych było tu sześciu nauczycieli, teraz było ich trzynastu. W świątecznie urządzonej sali gimnastycznej odbywała się ta uroczysta impreza pożegnalna.

30 lipca 1920 r. przedstawiciele gminy zdecydowali o zwiększeniu o dwa kolejne klasy gimnazjalne z sumy czterech klas. Stawia to na wyższy poziom samą szkołę, jest to na równi z tworzeniem niezależnego gimnazjum. Opłaty szkolne za dwie nowe klasy są naliczane jako 7 marek miesięcznie. Do nowych zajęć ma ubiegać się tylko jeden dodatkowy nauczyciel. Przywództwo w całej szkole pozostaje w dalszym ciągu w rękach rektora.

W dniu 30 grudnia 1920 r. rada gminy wydała uchwałę o powstaniu szkoły zawodowej, a w marcu 1927 roku podjęła decyzję o rozszerzeniu obowiązkowej edukacji zawodowej od 1 kwietnia 1927 r. obowiązującą wszystkich wolnych mężczyzn.

Jednocześnie przedstawicielstwo rządowe zgodziło się na powstanie w pełni wyposażonej szkoły średniej w nadziei, że z tak zwanego programu "natychmiastowego" zostaną przyznane wystarczające jednorazowe i bieżące dotacje. W budżecie gminy środki nie mogą być wykorzystane na obiekt tej nowej szkoły i nie może nastąpić mianowanie rektora ani też innego nauczyciela ze względu na trudności finansowe gminy- brak środków. Gmina nie może również dokonać niezbędnego poszerzenia pomieszczeń szkoły. Rada gminy podejmuje decyzję o złożeniu wniosku o pozwolenie na budowę kolejnej szkoły, w której znajdzie się miejsce na spełnienie stawianych wymogów. Od 1 sierpnia 1927 r. decyzją rządową stanowisko rektora zostanie na stałe przeniesione na pełniącego do tej pory obowiązki rektora Gustav'a Bahr'a.

W tym samym miesiącu rząd wypowiedział się na temat rozdziału urzędu kościelnego od urzędu rektora.

W czasie zakończenia roku szkolnego 1929 po raz pierwszy świadectwo ukończenia szkoły średniej odebrało pięciu uczniów i jedna uczennica.

Przez czas trwania roku szkolnego 1929/30 do szkoły zawodowej uczęszcza aż 200 uczniów (115 chłopców i 85 dziewcząt).

W listopadzie 1930 r. podjęto starania o to, by szkoła średnia, która nie została uznana przez państwo do 1928 r., została wreszcie uznana. W tym czasie 9 uczniów uczęszcza do pierwszej klasy, 8 do drugiej, 15 do trzeciej a tylko od czwartej do szóstej klasy liczba uczniów w klasach jest wyższa.

1 kwietnia 1931 rektor Bahr zrezygnował ze służby szkolnej z powodu osiągnięcia górnej granicy wieku. Jego następcą jest rektor Oesterle z Rummelsburg'a.

12 lutego 1931 rada gminy zdecydowała o zamknięciu lokalnego gimnazjum z dniem 1 kwietnia. Na posiedzeniu w dniu 5 marca 1931 r. przedstawiciele gminy ponownie rozpatrywali tą kwestię i zdecydowali w wyborach 7 do 6 głosów o utrzymaniu szkoły. Wójt gminy emerytowany burmistrz Rathenow zawiesza wykonanie tej decyzji na podstawie przepisów dotyczących gruntów. Minister Sztuki, Nauki i Edukacji Ludowej zgadza się na rozwiązanie szkoły średniej w dniu 1 kwietnia.

W dniu 28 kwietnia 1932 r. rada gminy podjęła decyzję o czasowym zawieszeniu kształcenia uczniów z dniem 1 czerwca 1932 r., taka decyzja zapadła, ponieważ gmina nie mogła uiścić kwoty na utrzymanie szkoły.

18 maja 1933 roku wójt gminy ogłosił wznowienie kształcenia zawodowego poczynając zajęcia od 1 czerwca 1933 roku.

We wdzięcznym uznaniu zasług architekta Engelbrecht'a w związku z budową nowego budynku szkoły, gmina zmieniła nazwę ulicy z Schützenstraße, na której znajduje się szkoła, na ulicę "Engelbrechtstraße".

Od okresu powojennego w szkole znajduje się schronisko młodzieżowe.

Poczta i telegraf

Jeszcze w roku 1840 nie ma tu żadnej możliwości

Postverbindung. Das Hauptzollamt Stolpmünde versieht die Geschäfte des Postamtes mit. Es hat mit einem Fuhrmann ein Abkommen getroffen, daß dieser die Postsachen vom Hauptzollamt zum Postamt in Stolp befördert und die für hier bestimmte mitbringt. Der Fuhrmann besorgt auch die Zustellung der Postsachen im Ort. Wenn das Hauptzollamt Geld verschickt oder erwartet, wird dem Fuhrmann der alte Zolldienst zur Bedeckung mitgegeben. Dieser wird dann mit einem Reitersäbel bewaffnet.

Die Postverbindung mit Stolp wird erst später geschaffen. Die Personenpost fährt in der Woche zunächst nur zweimal. An den übrigen Tagen besorgt ein Postbote den Postverkehr. Das Amt des Postboten hört auf, als später die Personenpost täglich verkehrt, und zwar ab Stolp um 8 Uhr vormittags und ab Stolpmünde 8,30 Uhr abends. Ende August 1861 fahren zwei Posten, die erste um 8 Uhr vormittags und die zweite um 10.15 Uhr vormittags von Stolp ab. Die Rückfahrt wird in Stolpmünde um 2 Uhr nachmittags bzw. 9.45 Uhr abends angetreten. Es scheint so, als wenn zu dieser Zeit nur im Sommer zwei Personenposten verkehren, denn im November 1861 verkehrt wieder nur eine Post ab Stolp um 8 Uhr vormittags und ab Stolpmünde um 9.45 Uhr abends.

Am 24. Juli 1865 wird mit dem Legen der Telegraphenleitung von Stolp nach Stolpmünde begonnen. Das Telegraphenamnt wird im Jahre 1866 eröffnet. Im Jahre 1874 werden hier 1909 Depeschen, darunter 206 in das Ausland, aufgegeben. Die Einnahme hierfür beträgt 673 Taler. Angekommen sind 2254 Depeschen.

Am 1. Oktober 1878 ist die Bahnlinie Stolp—Stolpmünde eröffnet worden. Damit wird die Personenpost überflüssig. Der Postverkehr wird nun auch größer. Stolpmünde erhält nun eine Postagentur, die später in ein Postamt 3 und bei weiter zunehmendem Verkehr in ein Postamt 2 umgewandelt wird.

Am 16. April 1883 wird hier eine zwischen Stolpmünde und Saleske verkehrende „fahrende Briefträgerpost“ mit der Zwischenstation Dünnow eingerichtet. Sie befördert die Briefe und Pakete und nimmt bis zu zwei Passagiere mit. In Verbindung hiermit steht die in Dünnow errichtete Posthilfsstelle, die der Kantor Kannenberg verwaltet. Die Post fährt nach Ankunft des ersten Zuges hier ab und kommt von Saleske nach hier vor Abgang des letzten Zuges nach Stolp zurück. Zur Fahrt wird ein leichter einspänniger, vierrädriger Postwagen benutzt. Der Fahrpreis beträgt bis Dünnow 40 Pfennig und bis Saleske 70 Pfennig. Im Dezember 1920 ist im Postamt Stolpmünde ein Wandschrank mit Postschließfächern aufgestellt worden.

Am 27. Oktober 1924 erscheint auf der Reede der 1800 Tonnen große Kabellegedampfer „Norderney“, um das Seekabel Stolpmünde—Leba auszulegen. Um 1 Uhr wird das Kabel in Anwesenheit mehrerer Vertreter des Ministeriums und der Oberpostdirektion Köslin feierlich seinem Element übergeben.

Im Juli 1927 wird mit der Kabellegung für den Telefon-Selbstanschlußbetrieb begonnen. Am 9. November 1927 wird der Selbstanschlußbetrieb eröffnet.

Während bisher nur zwei Ortsbestellungen erfolgen, wird am 2. Juli 1928 für die Dauer der Hauptkurzeit ferne dritte Postzustellung eingeführt.

Bahnbau Stolp — Stolpmünde

Von weittragender Bedeutung für die Entwicklung Stolpmündes als Hafen- und Badeort ist der Bau der Bahnlinie Stolp—Stolpmünde. Im Jahre 1861 schon wird immer darauf hingewiesen, daß der Hafen ausgebaut werden müsse, wenn Stolps Handel blühen solle, unterstützt durch das gute Chausseenetz und eine intelligente Kaufmannschaft. Sehr förderlich wäre der Bau einer Eisenbahnlinie Stolp—Stolpmünde, wobei natürlich Voraussetzung ist, daß erstmal Stolp an das Eisenbahnnetz angeschlossen ist.

Der Plan der Linie Köslin über Stolp bis Danzig wird damals sehr umstritten. Die Gegner dieses Planes schlagen eine Bahnlinie von Beigard über Neustettin nach Dirschau vor. Es wird hierbei zum Beispiel ins Feld geführt, daß die Eisenbahn

uzyskania połączenia pocztowego. Główny Urząd Celny Stolpmünde prowadził zastępczo działalność poczty. Doszedł do porozumienia z dyliżansem, żeby przewoził przesyłki pocztowe z tego urzędu celnego na pocztę w Słupsku, przewożone podobnie były też paczki przeznaczone do dalszej przesyłki. Urząd Celny zapewniał również dostawę przesyłek pocztowych w Ustce. Jeśli Urząd Celny wysyłał lub otrzymywał pieniądze, to cały przebieg formalny zobowiązywał jak w innej przesyłce. Woźnica był uzbrojony w szablę kawalerzysty.

Połączenie pocztowe ze Słupskiem zostało nawiązane dopiero później. Poczta dyliżansowa działa tylko dwa razy w tygodniu. W pozostałe dni listonosz sam organizuje ruch pocztowy. Poczta została uruchomiona, gdy poczta kurierska kursuje codziennie, odprawa o 8 rano ze Słupsku i o godzinie 8.30 wieczorem z Ustki. Pod koniec sierpnia 1861 r. dwa razy dziennie odchodziła poczta ze Słupska, pierwszy raz o 8 rano, a drugi o 10.15. Podróż powrotna z Ustki była realizowana o godzinie 2 po południu i o 9.45 wieczorem. Wydaje się, że poczta była transportowana tylko dwa razy na dzień, natomiast w listopadzie 1861 tylko jeden raz odprawiano pocztę ze Słupska i z Ustki—poczta odchodzi ze Słupska o 8 rano a z Ustki o 9.45 wieczorem.

24 lipca 1865 r. rozpoczęto zakładanie linii telegraficznej ze Słupska do Ustki. Natomiast Biuro Telegraficzne zostało w Ustce otwarte w 1866 roku. W 1874 r. nadano tu 1909 depeszy, w tym 206 za granicę. Kwota przypadająca za pracę biura wyniosła 673 talarów. Do biura przesłano w wyżej podanym roku 2254 depesze.

1 października 1878 roku otwarto linię kolejową Stolp—Stolpmünde. Eliminuje to potrzebę istnienia „poczty osobistej”. Ruch pocztowy był teraz coraz większy. Stolpmünde otrzymuje teraz własny urząd pocztowy, który zostanie przekształcony w Postamt 3, a przy wzroście ruchu, na Postamt 2.

W dniu 16 kwietnia 1883 r. między Ustką a Zaleskimi zaczęła pracę pocztową tzw. „fahrende Briefträgerpost” ze stacją pośrednią w Duninowie. Pojazd pocztowy przewozi listy i paczki i może przewieźć do dwóch pasażerów. Jest to związane z pocztą wybudowaną w Duninowie, poczta w Duninowie jest zarządzana przez Kantora Kannenberga. Poczta odchodzi z Ustki po pierwszym pociągu przybywającym ze Słupska i wraca z Zaleskie przed odjazdem ostatniego pociągu odchodzącym do Słupska. Lekka jednosegmentowa, czterokołowa furgonetka pocztowa jest używana do również do przewozu podróźnych. Opłata wynosi do Duninowa 40 fenigów i do Zaleskie 70 fenigów. W grudniu 1920 roku na poczcie w Ustce zainstalowano szafę ze skrytkami pocztowymi.

27 października 1924 roku na redzie Ustki pojawił się parowiec kablowy o wyp. 1800 ton "Norderney", statek miał położyć kabel na dnie morza między Ustką a Łebą. O godzinie 1 w nocy kabel został przekazany w obecności przedstawicieli Ministerstwa i Dyrekcji Poczty Głównej w Koszalinie.

W lipcu 1927 roku rozpoczął się układanie kabli do „samodzielnego” podłączenia telefonicznego. 9 listopada 1927 roku otwarto włączenie centralki do ruchu.

Podczas gdy do tej pory złożono zamówienia na 2 centralki, to na trzecią dostawa pocztowa zostanie zrealizowana 2 lipca 1928 r. na czas trwania głównego sezonu kuracyjnego.

Budowa kolei Słupsk - Ustka

Budowa linii kolejowej Słupsk- Ustka ma ogromne znaczenie dla rozwoju Ustki jako portu i kąpieliska. W 1861 roku zawsze zwracano uwagę, że port musi zostać jeszcze bardziej rozbudowany, jeśli handel Słupska ma się nadal rozwijać, wspierany przez dobrą sieć handlu morskiego i inteligentne prowadzenie samej wymiany towarowej. Budowa linii kolejowej Słupsk-Ustka byłaby bardzo sprzyjająca, choć oczywiście warunkiem wstępnym jest, aby Słupsk był najpierw podłączony do sieci kolejowej.

Plan budowy linii z Koszalina przez Słupsk do Gdańska był wówczas bardzo kontrowersyjny. Przeciwnicy tego rozwiązania proponują linię kolejową z Belgar przez Neustettin do Dirschau. Argumentuje się na przykład, że kolej ze Słupska

von Stolp nach Stolpmünde eine Strandbahn und die von Köslin nach Stolp eine Küstenbahn wäre und deshalb leicht durch feindliche Flottenangriffe zerstört werden könne.

Die interessierte Seite bringt zum Ausdruck, was es für ein Patriotismus sei, der den Rat erteile, eine zum Schutze einer 27 Meilen langen Küste strategisch notwendige Bahn nicht zu bauen. Die Kaufmannschaft in Stolp fordert den Bau der Linie Stolpmünde— Stolp— Neustettin— Schneidemühl— Posen mit den Zweigbahnen von Schneidemühl nach Dirschau und nach Belgar.

Die Gegner weisen darauf hin, daß die Eisenbahnlinie nach Stolpmünde dem Handel nicht helfen würde, wenn der bestehende Zolltarif durch zu hohe Steuern als Handelsverbindungen mit anderen Ländern erschwere. Auf eine Eingabe der Kreisstände in Stolp erwidert der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, von der Reydt, unter dem 23. Februar 1861, daß mit Rücksicht auf die anderweit bereits vorbereiteten wichtigen Eisenbahnprojekte die Weiterführung der hinterpommerschen Eisenbahn zur Zeit nicht zugesagt und namentlich dem gerade versammelten Landtag eine Vorlage darüber nicht gemacht werden könne. Sobald aber die Umstände es gestatten, wird die Weiterführung der hinterpommerschen Bahn in Erwägung gezogen und nach Möglichkeit gefördert werden. Es wird in der Antwort des Ministers auch die Erwartung ausgesprochen, daß die beteiligten Kreise auch ihrerseits durch tätige Beihilfe zur Ausführung des Unternehmens beitragen.

Damit war der Plan für den Anschluß von Stolp und Stolpmünde in weite Ferne gerückt.

Am 30. April 1870 findet dann auf Veranlassung des Landrats von Gottberg in Stolp eine Versammlung statt, in der über den Bau der Eisenbahnlinie Stolpmünde— Stolp— Konitz beraten wird. Inzwischen — am 1. Juli 1869 — ist die Bahnlinie Köslin— Stolp dem Verkehr übergeben worden. Dadurch wird der Wunsch nach dem Bau der Linie Stolp— Stolpmünde wieder laut. An der Versammlung nehmen der Landrat von Gottberg, Bürgermeister Stoessel, Stadtverordneten- Vorsteher Feige, Mitglieder des Handels- und Gewerbestandes und Gutsbesitzer aus den Kreisen Stolp, Rummelsburg, Bütow und Schlochau teil. Einem Privatkomitee ist es inzwischen schon gelungen, Gutsbesitzer zur unentgeltlichen Hergabe von Grund und Boden und Darlehen zu bewegen. Es stehen jetzt bereits 3399 Taler zur Verfügung. Hiervon brachten Stolp 1410, Stolpmünde 50 und Schlochau und Rummelsburg je ca. 1200 Taler auf. Die Versammlung stimmt dem Bau der Bahn zu. Der Baumeister Kretschmer, Berlin, ein Fachmann für Eisenbahnbau, wird von dem Komitee mit den Vermessungsarbeiten betraut und erhält dafür 3600 Taler.

Anfang August 1872 wird mit dem Vermessen der projektierten Bahnlinie Stolpmünde—Stolp—Konitz begonnen.

Am 29. August 1873 haben sich unter dem Vorsitz von Landrat von Gottberg diejenigen Interessenten für den Bau einer Eisenbahn von Stolpmünde über Stolp durch den Kreis Rummelsburg nach Konitz, welche Beiträge zu den Vorarbeiten gezahlt haben, im Kasino versammelt, um über die vorgeschlagenen zwei Linien zu beraten. Eine Linie (über Quackenburg) würde 2 800 000 Taler, die andere (über Rathsdamnitz eine Viertelmeile länger) 3 000 000 Taler kosten. Der Vorsitzende regt an, von der Wahl einer bestimmten Linie abzusehen, vielmehr jetzt von dem Ministerium Bau selbst auf Staatskosten zu erwirken. Es wird eine Kommission gebildet, der Landrat von Gottberg, Bürgermeister Stoessel, Rittergutsbesitzer Elert, Hauptmann von Puttkamer- Barnow und Landschaftsrat Dr. Scheunemann, Grosstuchen, angehören.

Anfang Februar 1875 werden dann die Vorarbeiten für den Bau der Bahn nach Stolpmünde aufgenommen und im September desselben Jahres mit dem Abstecken der Bahnlinie begonnen. Aber erst am 23. Januar 1877 wird der erste Spatenstich auf der Stolper Stadtfeldmark getan. Anfang April herrscht dann schon regste Tätigkeit auf der Strecke. Die Erdarbeiten sind bedeutend gefördert und auch die Steinbauten (Durchlässe und Wegüberführungen). An der Stolpebrücke bei Wintershagen sind die Rammarbeiten soweit vorgeschritten, daß

do Ustki byłaby kolejją plażową i że kolej z Koszalina do Słupska byłaby kolejją przybrzeżną i dlatego mogłaby zostać łatwo ekonomicznie zniszczona przez transport morski.

Jedna z zainteresowanych stron mówi, że to jest właśnie patriotyzm, aby teraz budować kolej w strategicznie niezbędnym miejscu to jest w miejscu do ochrony 27- mil wybrzeża. Spółka handlowa ze Słupska planuje budowę linii kolejowej na trasie Stolpmünde- Stolp-- Neustettin-- Schneidemühl- Posen z połączeniem pobocznym biegnącym od Schneidemühl do Dirschau i Belgar.

Przeciwnicy budowy połączenia Ustka- Poznań zwracają uwagę, że taka linia kolejowa pomogłaby w handlu, gdyby istniejąca taryfa została utrzymana przez zbyt duży podatek utrzymujący się na tym poziomie ze względu na połączenia handlowe z innymi krajami. W odpowiedzi na wniosek starostwa powiatowego w Słupsku, minister handlu, rzemiosła i spraw publicznych von der Reydt, na mocy ustawy z dnia 23 lutego 1861 r., odpowiada, że w świetle ważnych projektów kolejowych już jest odpowiedni projekt przygotowanych gdzie indziej, nie można obecnie obiecywać kontynuacji kolei Pomorza Wschodniego, a w szczególności taki wniosek nie mógł zostać złożony do parlamentu, który właśnie został zwołany. Jednak, jak tylko pozwolą na to warunki, kontynuacja kolei Pomorza Wschodniego zostanie rozważona i, jeśli to możliwe, promowana. W odpowiedzi ministerowi wyrażono również oczekiwanie, że strony przyczynią się również do realizacji przedsięwzięcia w drodze aktywnej pomocy.

Tak więc plan połączenia Stolp i Stolpmünde był jeszcze daleki od realizacji.

W dniu 30 kwietnia 1870 r., za namową Rady Powiatu w Gottbergu, w Słupsku odbyło się spotkanie w celu omówienia budowy linii kolejowej Ustka- Słupsk- Chojnice. W międzyczasie, 1 lipca 1869 roku, linia Koszalin- Słupsk została przekazana do eksploatacji. Wszystko to sprawia, że pragnienie budowy linii Słupsk- Ustka ponownie odżyło. W tym wyżej wymienionym spotkaniu wzięli udział: radny powiatowy Gottberg, burmistrz Stoessel, radny miejski Feige, właściciele nieruchomości handlowo- komercyjnych oraz właściciele ziemscy z powiatów Stolp, Rummelsburg, Bütow i Schlochau. W międzyczasie, powstał społeczny komitet, któremu już udało się nakłonić właścicieli do przekazania gruntów pod budowę i do uzyskania nieoprocentowanych pożyczek. Na rzecz budowy było wtedy już dostępne 3399 talarów. Z czego Stolp 1410, Stolpmünde 50 oraz Schlochau i Rummelsburg wniosły około 1200 talarów. Zgromadzenie podjęło budowę linii kolejowej. Głównym budowniczym zostaje Kretschmer, Berlin, specjalista w dziedzinie budownictwa kolejowego, jest on zatwierdzony przez komisję, za pracę projektową otrzymuje 3600 talarów.

Na początku sierpnia 1872 roku rozpoczęto prace przewidywanej linii kolejowej Ustka- Słupsk- Chojnice.

W dniu 29 sierpnia 1873 r., pod przewodnictwem radnego powiatowego von Gottberg, jako osoby zainteresowane budową linii kolejowej z Ustki przez Słupsk i przez miejscowość Miastko do Chojnic, którzy wpłacili składki na prace przygotowawcze, zebrały się w kasynie w celu omówienia proponowanych dwóch linii. Jedna linia (przez Kobylnicę) będzie kosztować 2 800 000 talarów, druga (o ćwierć mili dłuższa przez Dębnicę Kaszubską) 3 000 000 talarów. Przewodniczący sugeruje, że wybór konkretnej linii nie powinien być ostateczny, ale samo Ministerstwo Budownictwa powinno teraz zbudować ją na koszt państwa. W skład komisji wchodzi radny powiatowy von Gottberg, burmistrz Stoessel, właściciel majątku rycerskiego Elert, kapitan von Puttkamer- Barnow i radny powiatowy dr Scheunemann, Grosstuchen.

Na początku lutego 1875 roku rozpoczęły się prace przygotowawcze do budowy linii kolejowej do Ustki, a we wrześniu tego samego roku linia kolejowa była już wytyczona. Jednak dopiero 23 stycznia 1877 roku na miejskim rynku w Słupsku odbyła się pierwsza przełomowa ceremonia. Na początku kwietnia na trasie wytyczonej kolei jest już dużo aktywności. Znacznie posunięte w realizacji są prace ziemne, a także konstrukcje kamienne takie jak budynki (przejścia i wiadukty). Na moście przez Słupię w pobliżu Grabna, prace

jetzt mit dem Mauerwerk begonnen werden kann. Für die Anlage einer Haltestelle bei Überlauf, die lange Zeit umstritten war, ist nun alles vorbereitet. Als größere Arbeit bleibt nur noch ein durch die Lage des Bahnhofs in Stolpmünde bedingter Durchstich zur Verlegung der Stolpe zu vollenden. Der Bahnkörper wird noch im Laufe des Sommers bis auf die Hochbauten fertig sein. Am 23. Juni 1877 weilen höhere Beamte der Königlichen Regierung, der Königlichen Ostbahn in Stolpmünde, um die Wünsche des Handelsstandes und der Gemeinde bei dem Bahnbau anzuhören und an Ort und Stelle über diejenigen Einrichtungen zu beraten, die zu treffen sind, damit der Verkehr zwischen Schiff und Bahn erleichtert wird und auf Handel und Wandel fördernd wirkt. Es wird in Aussicht genommen, vom Bahnhof eine Schienenverbindung mit dem Winterhafen und eine andere Gleisanlage am Hafen entlang bis zum Kran auf der Ostmole herzustellen. Damit für das letztere 'Gleis' der Hafverkehr nicht gestört wird, soll eine durchschnittliche Verbreiterung der Fahrstraße, die gegenwärtig an der schmalsten Stelle ungefähr 4 Meter beträgt, auf 12,5 Meter durchgeführt werden. Dies soll durch den Ankauf von Flächen, teilweise bebauter, ermöglicht werden.

Ende Juni 1877 kommt eine Schiffsladung Eisenbahnschienen an. Auch Fundamentsteine für den Bahnhofsbau sind inzwischen schon angefahren worden.

Für die Anlage des Bahnhofs waren zunächst drei Plätze in Aussicht genommen worden. Der eine auf der West-, die andern beiden auf der Ostseite der Stolpe, und zwar entweder hinter dem Rhodeschen Grundstück am Ausgang des Ortes rechts an der Stolper Chaussee oder der See näher. Am 15. Juni 1875 tritt hier eine Kommission von höheren Baubeamten zusammen, die sich für den Platz hinter dem Rhodeschen Grundstück ausspricht. Die Gemeinde Stolpmünde hatte diesen Platz bereits früher dem Handelsminister vorgeschlagen.

In der Sitzung am 7. Dezember 1875 beschließt die Gemeindevertretung, das Gebäude sowohl für Eisenbahn- als auch für Hafenzwecke unentgeltlich herzugeben. Es wird hierbei die Bedingung gestellt, daß der Bahnhof auf die Ostseite des Hafens kommt.

Der Wert der abgetretenen Fläche wird mit 36 000 Mark angegeben. Am 1. Oktober 1876 tritt die Stadt Stolp eine Fläche von 1.0842 ha zur Errichtung des Bahnhofs zum Kaufpreis von 10 565 Mark ab. Um die Mitte des Jahres 1877 läßt die Baufirma einen Schienenweg durch die Dünen am Weststrande herstellen, um den Kies für den Bahnkörper besser beschaffen zu können. Hierfür muß eine besondere Brücke über die Stolpe gelegt werden. Mitte August sind die kleineren Erdarbeiten und von den größeren die Bahnhofsschüttung und die Verlegung der Stolpe bereits fertig. Die Erweiterung des Stolper Bahnhofs und die umfangreichen Dammschüttungen im Tal bei Neuflinkow und die im Stolpetal sind in Angriff genommen. Die kleineren Durchlässe sind fertig, die größeren fast vollendet. Die Eisenbahnbrücke über den Stolpefluß ist eine Eisenkonstruktion.

Dauernd treffen Schiffsladungen von Eisenbahnschienen ein. Der Kies wird am Seestrand geworben. Der Transport wird durch eine Lokomotive bewerkstelligt. Mit dem Legen des Oberbaues soll im Laufe des Jahres 1877 begonnen werden. Im Oktober ist die Bahnbrücke bei Wintershagen fertig.

In der Rügenwalder Chaussee wird eine Brücke angelegt, da dem Mühlengraben ein anderer Lauf gegeben wird.

Am 14. Januar 1878 findet in Stolpmünde ein Termin statt, in dem über die Ausdehnung des Schienenstrangs zum Hafen Beschluß gefaßt werden soll, da sich hierbei verschiedene Schwierigkeiten ergeben haben. Die anliegenden Grundstücksbesitzer stellen zu hohe Forderungen für die abzutretenden Flächen. An der Sitzung nehmen u. a. teil von Seiten der Königlichen Ostbahn der Baurat Sucher und von Seiten der Königlichen Regierung die Regierungsräte von Bülow und Benoit, sowie ferner der Wasserbauinspektor Weinreich. Die frühere Absicht, neben dem Schienenstrang eine bequeme Fahrstraße anzulegen, kommt nicht zur Ausführung, nachdem die Gemeinde Stolpmünde die deswegen beanspruchten Opfer zu bringen abgelehnt hat. Eine besondere Ladestelle für Holz soll eingerichtet werden. Dafür müssen die

fundamentowe zostały przeprowadzone do tego stopnia, że konstrukcję można było zacząć stawiać. Wszystko jest teraz gotowe do instalacji przystanku, którego usytuowanie było kontrowersyjne. Głównym zadaniem pozostaje tylko przebicie się przez trudny teren, ze względu na położenie stacji w Ustce. Kadłub kolejowy będzie gotowy w ciągu lata, z wyjątkiem całej nadbudowy. W dniu 23 czerwca 1877 r. wyżsi rangą urzędnicy rządu królewskiego, Königlichen Ostbahn w Stolpmünde, wysłuchali życzeń środowiska zajmującego się handlem i społeczności a przy budowie kolei doradzali oni w terenie w sprawie obiektów, które mają być wzniesione, tak aby ułatwić podział transportu między statkiem a koleją i sprzyjać zaproponowanym zmianom. Przewiduje się utworzenie połączenia kolejowego ze stacji w Ustce z portem zimowym i torowisko wzdłuż portu do dźwigu na wschodnim moło. Aby zapewnić, że ruch portowy nie zostanie zakłócony dla tego toru do wschodniego mola, należy przeprowadzić dodatkowo poszerzenia drogi, która obecnie wynosi około 4 metrów w najwęższym miejscu i jest szeroka do 12,5 metra. Ma to być możliwe dzięki zakupowi gruntów, z których część jest zabudowana.

Pod koniec czerwca 1877 r. przybył ładunek torów kolejowych. Były też dostarczone już kamienie fundamentów pod budowę dworca kolejowego.

Początkowo przewidziane były trzy miejsca dla urządzeń stacji. Jeden na zachodzie, pozostałe dwa po wschodniej stronie Słupi, albo za nieruchomością Rhode przy wyjściu z miejscowości, po prawej stronie na szosy słupskiej lub jeszcze bliżej morza. W dniu 15 czerwca 1875 r. zbiera się tu komisja wyższych urzędników budowlanych i opowiada się ostarecznie za miejscem, za Rhodeschen Grundstück. Gmina Stolpmünde zaproponowała wcześniej właśnie taką lokalizację Ministrowi Handlu.

Na spotkaniu w dniu 7 grudnia 1875 r. gmina podjęła decyzję o nieodpłatnym zbyciu się budynku zarówno na cele kolejowe, jak i portowe. Warunkiem tej darowizny jednak była lokalizacja głównych urządzeń stacyjnych na wschodniej stronie portu.

Wartość obszaru cedowanego szacuje się na 36000 marek. W dniu 1 października 1876 r. miasto Słupsk przekazało powierzchnię 1.0842 ha na budowę dworca kolejowego za cenę zakupu 10 565 marek. Około połowy 1877 roku firma budowlana miała kolej poprowadzoną przez wydmy na zachodniej plaży, pośpiech ten był spowodowany aby móc lepiej zaopatrywać się w żwir dla budowy urządzeń kolejowych. W tym celu nad Słupią musiał być położony specjalny most. W połowie sierpnia mniejsze i większe roboty ziemne, które przeprowadza się na stacji i włącznie z układaniem torów, są już zakończone. Trwa jeszcze rozbudowa stacji Słupsk i rozległa zaporą w dolinie w pobliżu Neuflinkow i na dolinie Słupi. Mniejsze wiadukty są gotowe, większe są prawie kompletne. Most kolejowy nad rzeką Słupią jest konstrukcją żelazną.

Ładunki torów kolejowych stale napływają. Żwir jest składowany na plaży nad morzem. Transport odbywa się za pomocą lokomotywy z wagonami. Budowa budynku głównego ma się rozpocząć jeszcze w 1877 roku. W październiku most kolejowy w pobliżu Grabna jest gotowy.

Na darłowskiej szosie powstaje most, ponieważ „rów młyński” (Mühlengraben) ma inny przebieg.

W dniu 14 stycznia 1878 r. w Ustce odbyło się spotkanie w celu podjęcia decyzji o rozbudowie linii kolejowej do portu, ponieważ w tej sprawie wyłoniły się różne wcześniej nieprzewidziane trudności. Właściciele przyległych gruntów nie spodziewali się takiego zbyt wysokiego zapotrzebowania na grunty, które mają być wchłonięte przez inwestycję portową. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele Królewskiej Kolei Wschodniej, Rady Nadzoru Budowlanego, a ze strony rządu królewskiego radcy rządowi Bülow i Benoit, a także inspektor budów inżynierii wodnej Weinreich. Wcześniejszy zamiar stworzenia wygodnej drogi obok linii kolejowej nie podlega realizacji do końca po tym, jak gmina Ustka odmówiła rekompensaty dla poszkodowanych. Należy też wyznaczyć i wyposażyć specjalny punkt do załadunku drewna. Jako

Verlader für die Instandhaltung des Bollwerks an der betreffenden Stelle sorgen oder dafür eine besondere Abgabe entrichten.

Die Schienenlegung ist mittlerweile soweit gefördert, daß die ganze Strecke am 11. Mai 1878 für Arbeitszüge befahrbar ist.

Am 6. Mai trifft das von Kapitän geführte Schiff „Lucia“ mit Eisenbahnlaschen von Leer ein, das in der Nacht vom 27. zum 28. April durch einen Zusammenstoß auf See beschädigt worden war.

Am 30. Mai 1878 wird das Empfangsgebäude und der Lokomotivschuppen gerichtet.

Täglich kommen und gehen mehrere Arbeitszüge, um Kies und Schienen zu holen und andere Sachen zu bringen. Außerdem sind täglich drei Lokomotiven damit beschäftigt, den Kies vom Strande zum Bahnkörper zu befördern. Eine Dampftramme ist mit dem Rammen der Pfähle für eine Drehscheibe beschäftigt. Insgesamt werden mehrere hundert Arbeiter beschäftigt.

Am 17. September 1878 kann die landespolizeiliche Abnahme der Bahnstrecke erfolgen. Der Abnahmekommission gehören Regierungspräsident von Auerswald und Regierungsrat Benoit von der Regierung Köslin und Landrat Freiherr von Richthofen und Bürgermeister Stoessel an.

Am 1. Oktober 1878 findet die Eröffnung der Bahnlinie statt. Eine besondere Feier wird nicht veranstaltet. Die Fahrtdauer von Stolp bis Stolpmünde beträgt 45 Minuten. Die Personenposten hören nun auf. Es verkehren täglich zwei Züge, und zwar ab Stolp vormittags 7,10 Uhr, an Arnshagen 7,30, an Stolpmünde 7,48 Uhr und ab Stolp nachmittags 2.10, an Arnshagen 2.27, an Stolpmünde 2.45 Uhr. Ab Stolpmünde vormittags 8.55 bzw. nachmittags 6.30, an Arnshagen 9.15 bzw. 6.35, an Stolp 9.41 bzw. 7.19 Uhr.

Die Fahrtbeteiligung bei der Eröffnung der Bahnlinie ist sehr schwach, es werden zu beiden Zügen nur 60 Fahrkarten verkauft.

Da die Fahrzeiten für Stolpmünde Bohr ungünstig liegen, ist die Gemeinde wegen Verlegung bei der Königl. Direktion der Ostbahn eingekommen. Dieser Antrag ist abgelehnt worden. Darauf haben Privatkreise einen Antrag mit vielen Unterschriften an den Minister eingereicht.

Da der Bahnhof Stolpmünde ca. 10 Minuten vom Hotel Redes entfernt liegt, stellt der Hotelbesitzer Redes Fuhrwerke zur Verfügung. Der Verkehr auf der neuen Bahnlinie nimmt allmählich zu, so werden am 6. Oktober 1878 zu dem Mittagszuge in Stolp schon 200 Fahrkarten ausgegeben. Am 1. Dezember 1878 ist für mehrere Stationen der Königl. Ostbahn, darunter auch für Stolpmünde, der Privat-Depeschenverkehr eingeführt worden.

Weihnachten 1878 ist so starkes Schneetreiben, daß der Abendzug von Stolpmünde nach Flinkow steckenbleibt und erst freikommt, nachdem von Stolp zweimal eine Lokomotive mit Arbeitern entsandt worden war, denen es endlich gelingt, den Zug freizuschaukeln. Der Zug trifft mit über 4 Stunden Verspätung in Stolp ein.

Vom 1. Januar 1879 tritt — vermutlich infolge der Eingabe der Stolpmünder Kaufmannschaft — eine Fahrplanänderung ein. Der Frühzug fährt um 6.15 Uhr von Stolp und um 7.29 Uhr von Stolpmünde ab.

Im Januar 1879 findet in Bromberg eine Eisenbahn-Konferenz statt. Der Antrag der Korporation der Kaufmannschaft zu Stolp, den Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Ölsamen und Mühlenfabrikate, der auf den übrigen unter der Verwaltung der Königl. Ostbahn stehenden Bahnlinien in Kraft ist, auch für die Strecke Neustettin—Stolp—Stolpmünde einzuführen, wird vorläufig bis zur Inbetriebnahme der Bahnlinie Posen—Stolp zurückgestellt. Außerdem sei die Bahn bis 1880 an die bestehenden Tarife gebunden. Auch der Antrag der Korporation, die Stückgutfracht auf der Strecke Stolp- Stolpmünde wenigstens um 25 v. H. zu ermäßigen, findet keine endgültige Erledigung. Der Delegierte der Kaufmannschaft regt die Einführung von Abonnementskarten auf der Strecke Stolp—Stolpmünde und die Einlegung von

rekompensatę za utraconą działkę, inwestorzy muszą zapewnić utrzymanie zabudowy na danym terenie lub uiścić za nią specjalną opłatę.

Układanie linii kolejowych zostało teraz doprowadzone do takiego stanu, że cała linia może być wykorzystywana do pracy z wykorzystaniem pociągów- stan w dniu 11 maja 1878 roku.

6 maja dowodzony przez kapitana statek "Lucia" przybywa z podkładami kolejowymi z Leer, które zostały częściowo uszkodzone w wyniku kolizji na morzu w nocy z 27 na 28 kwietnia.

30 maja 1878 roku budynek dworca i lokomotywnia zostały oddane do użytku.

Każdego dnia kilka pociągów jest wykorzystywanych do wykonywania różnych prac transportowych, transportowany jest żwir i szyny oraz inne towary niezbędne w pracach budowy linii kolejowej i jej wyposażenia. Zawsze aż trzy lokomotywy są zajęte transportem żwiru składowanego na plaży. Kafar parowy jest wykorzystany do wbijania pali wzmocnienia nabrzeży. Zatrudnionych jest łącznie stu pracowników.

17 września 1878 roku policja lokalna powołana do odbioru linii kolejowej. W skład komisji odbioru ostatecznego wchodzi szef kancelarii okręgu Auerswald i radny Benoit przedstawiciel rządowy z Koszalina oraz radny powiatu Freiherr von Richthofen oraz burmistrz Stoessel.

Linia kolejowa została otwarta 1 października 1878 roku. Nie było organizowanej specjalnej uroczystości na okazję wyruszenia w trasę pierwszego pociągu. Podróż ze Słupska do Ustki wynosi 45 minut. Poszczególne posterunki były pozamykane. Trasa posiadała dwa pociągi dziennie, począwszy od 7.10 rano, 7.30 w Charnowie, 7.48 w Ustce i 2.10 po południu ze Słupska, w Charnowie 2.27, w Ustce 2.45 po południu. Z Ustki rano 8.55 lub po południu 6.30, w Charnowie 9.15 i 6.35, w Słupsku 9.41 i 7.19 po południu.

Udział ludności w pierwszych pociągach w otwarciu linii kolejowej jest bardzo słaby, tylko 60 biletów sprzedanych w obu pociągach.

Ponieważ godziny odjazdu pociągów do Stolpmünde są niekorzystne, gmina złożyła odpowiednią prośbę do dyrekcji Kolei Wschodniej o zmiany. Wniosek ten został odrzucony. W tej sprawie koła prywatne złożyły swoją petycję z wieloma podpisami do ministra.

Ponieważ dworzec kolejowy w Ustce znajduje się około 10 minut od hotelu Redes, właściciel hotelu zapewnia pojazdy do hotelu Redes. Ruch na nowej linii kolejowej stopniowo rośnie, więc 6 października 1878 roku zostało już sprzedanych 200 biletów na pociąg obiadowy w Słupsku. W dniu 1 grudnia 1878 r., kolej wschodnia, w tym również i w Ustce, dopuszcza wysyłanie prywatnych depesz a więc ma miejsce zgoda na wykonanie dodatkowej usługi.

W Boże Narodzenie 1878 r. są tak duże opady śniegu, że pociąg jadący wieczorem z Ustki do Włynkowa utknął w zaspie i dociera do niego tylko lokomotywa z pracownikami, wysłanymi w dwu partiach przez Słupsk, w końcu udało się łopatomi odkopać pociąg. Pociąg przyjechał do Słupska z ponad 4-godzinnym opóźnieniem.

W dniu 1 stycznia 1879 roku dokonano zmiany rozkładu jazdy, prawdopodobnie w wyniku interwencji zgromadzenia zakupowego z Ustki. Poranny pociąg odjeżdża ze Słupska o godz. 6.15 rano a z Ustki o godz. 7.29.

W styczniu 1879 r. w Bydgoszczy odbyła się konferencja kolejowa. W pracach konferencji znalazły się uzgodnienia nad zastosowaniem przez kolej taryfy opłat do Słupska, chodziło o taryfę upuszczeń dla zbóż, roślin strączkowych, nasion oleistych i produktów młynowych, która ma mieć zastosowanie do linii pod zarządem Królewskiej Kolei Wschodniej. Upust obowiązuje również dla linii Neustettin- Stolp- Stolpmünde został tymczasowo odroczonego do czasu wprowadzenia do użytku linii Posen- Stolp. Ponadto, do 1880 roku, kolej była związana istniejącymi taryfami. Wniosek firmy o zmniejszenie ładunków ogólnych na linii Stolp- Stolpmünde o co najmniej 25%, delegat spółki sprzedaży zachęca do wprowadzenia biletów subskrypcyjnych na trasie Stolp- Stolpmünde oraz wprowadzenia dodatkowych pociągów na tej trasie w każdą

Extrazügen an Sonntagen während der Kurzeit an. Diese Anregung wird voraussichtlich Erfolg haben.

Im Juli 1879 wird eine Eingabe, die in der Expedition der Zeitung für Hinterpommern (Stolper Wochenblatt) zur Unterzeichnung ausgelegt hat, wegen Einrichtung eines Fahr-Abonnements zwischen Stolp und Stolpmünde und Ermäßigung der Fahrpreise an Sonntagen an die Königl. Ostbahn gerichtet. Der letztere Antrag wird im August abgelehnt, obwohl die Fahrpreise an Sonn- und Donnerstagen auf der Strecke Schlawe-Rügenwalde ermäßigt sind. Abonnementskarten werden für die 1., 2. und 3. Wagenklasse ausgegeben, und zwar auf die Dauer von einem Monat, drei Monaten und einem Jahr. Die Ermäßigung beträgt für diese Karten 40, 50 bzw. 70 v. H. Außerdem ist eine Kautions von 10 Mark dafür zu hinterlegen, daß die Karte nach Ablauf zurückgegeben wird, und der Selbstkostenpreis der Karte von 80 Pfg. zu entrichten.

Im Jahre 1879 gibt es in Stolpmünde noch keinen Dienstmann, was sich besonders in der Kurzeit unliebsam bemerkbar macht.

Am 5. September 1879 wird der bis zu diesem Zeitpunkt fertiggestellte Teil der Eisenbahn in einer Länge von 200 km durch Regierungsrat Benoit und Regierungsassessor von Kitzing, Köslin, und Eisenbahnbau-Inspektoren Naumann, Stolp, und Bachmann, Bromberg, polizeilich abgenommen. Die Strecke wurde am 1. Oktober 1879 dem allgemeinen Verkehr übergeben.

Die am 3. Oktober 1879 bekannt gegebenen Überfuhrgebühren, die für die Wagenladung von 200 Ztr. 2 Mark pro Ztr. betragen, werden von Ende September 1879 ab nicht mehr erhoben.

Im Juni 1880 ist die Hafensbahn bis zum Lotsenhaus fertiggestellt.

Ein „Retourbillet“ III. Klasse zwischen Stolp und Stolpmünde kostet 1,10 Mark.

Im Jahre 1880 werden in der Kurzeit zwei Extrazüge, und zwar je einer am Sonntag und Mittwoch, eingelegt für deren Benutzung der einfache Fahrpreis für die Hin- und Rückfahrt erhoben wird. Die Stolpmünder kamen damals noch nicht in den Genuß der Ermäßigung. Am 30. März 1904 nimmt der Eisenbahndirektionspräsident Heinsius, Danzig, mit einer Kommission von der Bahndirektion, vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten und von der Regierung in Köslin im Beisein des Regierungspräsidenten Graf von Schwerin und der Gemeindevertretung eine Terrainbesichtigung wegen der beabsichtigten Bahnhofserweiterungsarbeiten vor.

Die Haltestelle Flinkow wird im Juli 1907 eingerichtet.

Im Jahre 1909 wird der Bahnhof umgebaut.

Der Bau der Bahnlinie wirkt sich bald fördernd auf allen Gebieten aus. Der Hafensverkehr überflügelt, den von Kolberg und Rügenwaldermünde beträchtlich und die Zahl der Badegäste nimmt bedeutend zu, abgesehen von dem nun stärker einsetzenden Passantenverkehr.

Im Jahre 1900-1901 werden von Stolpmünde 27 053 Personen befördert, 1905-06 sind es schon 30 832 und 1908-09 sogar 48 470 und in den Jahren 1933—1935 rund 44 000 Personen. An Gütern werden von hier 1907-08 schon 109 987 t verladen, während der Eingang im gleichen Jahr 61 175 t beträgt. Der Eisenbahngüterverkehr (Eingang und Ausgang) beträgt im Jahre 1913-14 schon 249 772 t und geht dann im Jahre 1919-20 auf 101 423 t zurück. Nachdem der Güterverkehr im Jahre 1932 nur 167 835 t aufweist, steigt er im Jahre 1934 schon auf 226 312 und 1935 sogar auf 249 237 t. Damit ist der hohe Stand des günstigen Jahres 1913-14 fast erreicht.

Bahnbau Schlawe—Stolpmünde

Die Bahnlinie Schlawe—Stolpmünde war zunächst als Kreisbahn geplant. Im Jahre 1902 beschäftigt sich der Kreistag Schlawe mit dem Bau dieser Bahn. Er ist zwar von der Notwendigkeit und Nützlichkeit dieser Bahn überzeugt, lehnt jedoch in der Mehrheit den Bau ab, weil die Rentabilität der Bahnlinie bezweifelt wird. Der Kreistag beschließt den Eisenbahnminister für den Bau einer Staatsbahn nach Stolpmünde zu interessieren. Im Mai 1903 besichtigt eine

niedzielię w sezonie letniskowym. Liczono się z tym, że ta sugestia zakończy się powodzeniem.

W lipcu 1879 roku, artykuł, który był wydrukowany w gazecie dotyczącej Pomorza Wschodniego (Stolper Wochenblatt) obejmował zagadnienia, które dotyczyły uwag do ustanowienia abonamentu na jazdę między Słupskiem i Ustką i obniżenia opłat w niedzielę na Królewskiej Kolei Wschodniej. Ten ostatni wniosek został odrzucony w sierpniu, chociaż taryfy na niedziele i czwartki na trasie Sławno- Darłowo są przez cały czas obniżone. Karty subskrypcyjne są wydawane dla 1, 2 i 3 klasy wagonów na okres jednego miesiąca, trzech miesięcy i jednego roku. Kwota za jaką otrzymuje się karty wynosi odpowiednio 40, 50 i 70% ceny biletów. Ponadto należy wpłacić depozyt w wysokości 10 marek za zwrot karty po przejazdach, a koszt samej tylko karty uzyskuje cenę w wysokości 80 fenigów i taką kwotę należy uiścić.

W 1879 roku nadal nie ma na dworcu kolejowym tragarza w Ustce, co jest szczególnie niepożądane w okresie wakacyjnym.

Od dnia 5 września 1879 r. do chwili obecnej 200-kilometrowa część linii kolejowej została objęta w tym okresie nadzorem przez specjalnie powołaną radę rządową w skład której weszli Benoit i rządowy asesor Kitzing, Koszalin i inspektorów budowy kolei Naumann, Słupsk i Bachmann, Bydgoszcz. Linia została przekazana do ruchu ogólnego 1 października 1879 roku.

Opłaty transferowe ogłoszone 3 października 1879 r., które wyniosły 2 marki za 1 cetnar ładunku dla wagonu 200 cetnarowego, będą one pobierane od końca września 1879 r. obecnie nie są jeszcze pobierane.

W czerwcu 1880 roku kolej portowa została ukończona prowadzi aż do stanowiska pilota.

"Bilet powrotny" 3 klasy między Słupskiem i Ustką kosztuje 1,10 marki.

W 1880 roku są dwa dodatkowe pociągi, jeden w niedziele i środy, zostały kursują one w okresie letnich wakacji odpłatność za bilet w obie strony wynosi tyle co kiedyś w jedną stronę. W tym czasie Ustka nie korzysta jeszcze z tego przywileju. W dniu 30 marca 1904 r. Prezes Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku, wraz z komisją Dyrekcji Kolei, Ministerstwa Robót Publicznych i rządu w Koszalinie, w obecności przewodniczącego rządu hrabiego von Schwerin'a i rady gminy, przeprowadzili objazd terenu w obecności przewodniczącego rządu, hrabiego von Schwerin'a i rady gminy, w związku z planowaną rozbudową stacji.

Przystanek we Włynkowie powstał w lipcu 1907 roku.

W 1909 roku dworzec został przebudowany.

Budowa linii kolejowej wkrótce będzie miała efekt wspierający we wszystkich obszarach. Ruch portowy znacznie przewyższa ruch panujący w Kołobrzegu i Darłowie, a liczba kuracjuszy ciągle znacznie wzrasta, jest wzmożenie ruchu przejeżdżających gości.

W latach 1900-1901 Ustka obsługiwała 27 053 osoby, w latach 1905-06 było ich już 30 832 a w 1908-09 nawet 48 470, a w latach 1933-1935 około 44 000 osób. Towary przeladowywane w porcie w 1907-08 szacuje się na 109 987 t, podczas gdy rozładunek towarów w tym samym roku wynosi 61 175 t. Kolejowy transport towarowy (wejście i wyjazd) wynosił już 249 772 t w latach 1913-14, a następnie zmniejszył się do 101 423 t w latach 1919-20. Ponieważ ruch towarowy miał tylko 167 835 t w 1932 roku, wzrósł do 226 312 w 1934 roku i do 249 237 t w 1935 roku. Tak więc, wysoki poziom korzystnego roku 1913-14 jest prawie osiągnięty.

Budowa kolei Sławno - Ustka

Linia kolejowa Sławno- Ustka była początkowo planowana jako linia okrężna. W 1902 r. rada dzielnicy Sławno zajęła się budową tej linii kolejowej. Chociaż Było przekonanie o konieczności budowy i użyteczności tej kolei, większość radnych sprzeciwia się budowie, ponieważ rentowność tej linii kolejowej była wątpliwa. Rada dzielnicy postanawia zainteresować ministra kolei dla budowy kolei państwowej do Ustki. W maju 1903 r. komisja w towarzystwie radnych

Kommission in Begleitung der Landräte in Stolp und Schlawe das Gelände und äußert sich günstig über das Bahnprojekt.

Nachdem der Bau beschlossene Sache ist, muß im August 1907 an die Vergrößerung des Bahnhofs Stolpmünde gedacht werden. Als weiterer Grund für die Erweiterung des Bahnhofsgeländes ist der Bau der Kreisbahn von Stolpmünde nach Dominke hinzugekommen.

Die Kosten der Bahnlinie Schlawe—Stolpmünde werden 4,5 Millionen Mark betragen. Eine Ministerialkommission hat eine Besichtigung des Bahngeländes vorgenommen. Es wird beabsichtigt, die neue Strecke auf dem Bahnhof Stolpmünde auslaufen zu lassen. Es werden Stimmen laut, die eine Verlegung des Bahnhofs dem Strande zu wünschen.

Am 20. November 1908 weilt der Regierungspräsident Freiherrn von Funck hier, um sich über das Bahnprojekt örtlich zu orientieren.

Ein Termin, betreffend die landespolizeiliche Prüfung der projektierten Eisenbahnlinie Schlawe—Stolpmünde findet am 6. August 1908 im Gemeindehause in Anwesenheit des Regierungsassessors Vogler, Geh. Baurats Wilhelms, Köslin, Landrats von Brüning, von mehreren Herren der Eisenbahndirektion Danzig und der Hafengebäudeinspektion, des kom. Gemeindevorstehers und der Interessenten, die gegen einzelne Punkte des Projekts Einspruch erhoben haben, statt. Die Bahn soll innerhalb von zwei Jahren fertig sein.

Am 29. November 1908 findet eine öffentliche Versammlung zwecks Erhebung eines Einspruchs gegen die anlässlich des Bahnbaus beabsichtigte Verlegung der Rügenwalder Chaussee statt. Die Entschliebung lautet: „Die Gemeinde Stolpmünde und sämtliche umliegenden Ortschaften erklären sich einstimmig damit einverstanden, daß die Einführung der Schlawer Bahn von Nordwesten in der projektierten Weise erfolgt. Unsere einstimmige Bitte geht dahin, daß die bisherige Chausseestrecke dem gesamten öffentlichen Verkehr erhalten bleibt.“ In der Sitzung am 3. Dezember 1908 teilt der Gemeindevorsteher mit, daß die gefaßte Entschliebung an 20 Güter und 13 Gemeinden gesandt worden sei. Die Rundschreiben sind mit 679 Unterschriften zurückgegeben worden. Auch der Magistrat Stolp hat sich der Entschliebung angeschlossen. Demnächst werden der Königl. Ökonomierat Scheunemann, Holzhändler Bernhard Krause und der Amtsdirektor Gemeindevorsteher Schultz eine entsprechende Eingabe dem Minister der öffentlichen Arbeiten überreichen.

Zu Beginn des Jahres 1910 wird bei der herrschenden günstigen Witterung fleißig an der Bahnstrecke gearbeitet. Die Schachtmeister beschäftigen vorzugsweise Ostpreußen bei den Streckenarbeiten, da diese eingearbeiteten Kräfte die schweren Leistungen der Bodenbewegung verhältnismäßig leicht bewältigen.

Mitte März 1910 werden zum Zwecke der Überführung der Rügenwalder Chaussee über die Bahnhofsgelände in der Nähe des alten Empfangsgebäudes die Vorarbeiten für die Schienenüberbrückungen aufgenommen. Diese Arbeiten machen es erforderlich, daß die von Stolp kommenden Züge nicht bis vor das Bahnhofsgebäude geleitet werden können. Sie müssen mehrere hundert Meter davorhalten. Vom 16. Mai 1911 ab fahren dann die Züge näher an das alte Bahnhofsgebäude heran. Dem Antrage der Eisenbahnverwaltung auf Hergabe von Baugelände auf der Koppel in der Nähe der Stolpe für den Bahnbau Schlawe—Stolpmünde bzw. auf Erteilung der Bauerlaubnis an die Eisenbahndirektion Danzig wird von der Gemeindevertretung am 14. Januar 1909 einstimmig entsprochen. Auch diese Bahnlinie hat zur Entwicklung des Häfen- und Badeortes ganz erheblich beigetragen.

Schiffsstrandung, Rettungsstation

Die erste überlieferte Schiffsstrandung wird aus dem Jahre 1860 gemeldet. Am 6. Oktober 1860 nachmittags 5 Uhr strandet bei starkem Nordweststurm und hohem Seegang östlich von hier das dänische Frachtschiff „Prinzess Lowise“, Kapitän Hensen von Nyköbing, auf der Reise von Kopenhagen nach Rügenwalde

powiatowych ze Słupska i ze Sławna odwiedziła teren i pozytywnie skomentowała taki projekt budowy kolei.

Po podjęciu decyzji o budowie nowej linii kolejowej ze Sławna do Ustki, w sierpniu 1907 roku trzeba było rozważyć jeszcze rozbudowę stacji w Ustce. Innym powodem rozbudowy urządzeń stacyjnych w Ustce była budowa nowej linii kolejowej z Ustki do Dominika.

Koszt budowy nowej linii kolejowej Sławno- Ustka ma wynieść 4,5 miliona marek. Komisja ministerialna przeprowadziła ocenę całego terenu przeprowadzenia nowej linii kolejowej. Zamiarem jest wycofanie nowej linii na stacji Ustka. Sągłosy, które chcą przeniesienia tej zupełnie nowej stacji bliżej morza, aż na plażę.

W dniu 20 listopada 1908 r. szef kancelarii okręgu Freiherrn von Funck przyjechał do Ustki, aby zorientować się o przebiegu podjętych prac według projektu kolejowego.

Wyznaczenie czasu trwania budowy przez krajową komisję nadzoru inwestycji a dotyczącej linii kolejowej Sławno- Ustka ma miejsce w dniu 6 sierpnia 1908 r., w siedzibie gminy w obecności przedstaw. rządowego Vogler'a, tajnego radcy bud. Wilhelms'a, Koszalin, rad. pow. von Brüning'a, przedstawicieli z Gdańskiej Dyrekcji Kolejowej i Inspektoratu Budowy Portu, przedstawiciela lok. społeczności i inne zainteresowane strony, które sprzeciwiały się poszczególnym punktom projektu. Zapadła decyzja, że kolej ma być gotowa w ciągu dwóch lat.

W dniu 29 listopada 1908 r. odbyło się otwarte posiedzenie publiczne w celu usankcjonowania wniesienia sprzeciwu wobec planowanej relokacji szosy darłowskiej przy okazji budowy nowej linii kolejowej na trasie Sławno- Ustka. W uchwale czytamy: "Gmina Ustka i wszystkie okolice wsie jednogłośnie zgadzają się, że wprowadzenie Kolei Sławędzkiej z północnego zachodu powinno nastąpić w trybie zgody z opinią społeczną. Nasza jednomyślna prośba jest taka, aby istniejąca linia szosy była utrzymywana w obecnym miejscu i służyła dla całego transportu publicznego." W tej konfliktowej sytuacji na posiedzeniu w dniu 3 grudnia 1908 r. szef wspólnoty ogłosił, że przyjęta uchwała została wysłana do 20 majątek i 13 gmin. Okólniki zostały zwrócone w 679 egzemplarzach. Sędzia ze Słupska również poparł rezolucję. Wkrótce królewski radca ekonomiczny Scheunemann, przedsiębiorca drzewny Bernhard Krause i wójt gminy Schultz złożyli odpowiednie popierające opinie społeczną wnioski do Ministerstwa Robót Publicznych.

Na początku 1910 roku linia kolejowa była szybko wykonywana, bo prace odbywały się w panujących korzystnych warunkach pogodowych. Inwestorzy wolą zatrudnić pracowników z Prus Wschodnich w pracach torowych, ponieważ ci stosunkowo łatwo radzą sobie z ciężkim sprzętem do budowy torowisk.

W połowie marca 1910 roku, w celu przeprowadzenia szosy darłowskiej przez tory stacji w pobliżu starego budynku dworca, rozpoczęły się prace przygotowawcze do budowy mostów kolejowych. Dzięki temu pociągi jadące ze Słupska nie będą mogły być kierowane blisko do budynku dworca. Pociągi muszą stać kilkaset metrów przed nim. Od 16 maja 1911 roku pociągi będą kursować bliżej starego budynku zajezdni kolejowej. Wniosek administracji kolejowej o zatwierdzenie placu budowy na placu przy Słupi dla budowy kolei Sławno- Ustka lub o udzielenie pozwolenia na budowę dyrekcji kolejowej Gdańsk został jednogłośnie przyjęty przez radę gminy w dniu 14 stycznia 1909 r. Ta linia kolejowa przyczyniła się również w znacznym stopniu do rozwoju portu i kąpieliska.

Osadzenie się na mieliznie, stacja ratownictwa

Pierwszy ocalały statek został uratowany w 1860 roku. W dniu 6 października 1860 roku, podczas sztormu z wiatrem północno zachodnim wiejącym od przesmyków i na wschód od tego miejsca, duński statek towarowy "Prinzess Lowise", kapitan Hensen von Nyköbing, utknął na mieliznie z balastem w

mit Ballast. Die Mannschaft wird gerettet. Am 8. Oktober wird mit der Bergung des Inventars begonnen.

Bei starkem östlichen Seegang läuft am 10. Dezember 1860 nachmittags 4 Uhr das Loggerschiff „Laura Augusta“, Kapitän Prutz, mit Gütern von Stettin nach Königsberg unterwegs, ungefähr 50 Fuß von der Westmole beim Einsegeln auf Strand. Das Schiff ist schon auf See leckgeschlagen. Die Mannschaft wird durch die Lotsen gerettet.

Das preußische Slupschiff „Hoffnung“, Kapitän Brüdjam von Rügenwalde mit Brettern für Stralsund bestimmt, kommt am 27. April 1861 nachmittags 3 Uhr beim Einsegeln auf die Ostmole und zerschlägt in einer Viertelstunde. Die Mannschaft kann sich retten.

Am 29. Juli 1861 früh 7 Uhr strandet im Orkan bei der Westmole das hiesige Frachtschiff „Adelheid“, Kapitän Hernowsky, mit Stückgütern von Stettin für Stolpmünde bestimmt.

Vormittags um 10 Uhr gerät ein zweites Stolpmünder Schiff, die Bark „Eduard“, Kapitän Rentzke, unweit der Ostmole auf Strand. Vor der Strandung schlägt eine Sturzwelle drei Mann der Besatzung über Bord, die den Tod finden. Darunter befindet sich der Sohn der Witwe Kalff, dessen Vater vor Jahren ertrank.

Ebenfalls unweit der Ostmole strandet am 23. Juli 1802 vormittags 11 Uhr bei Nordweststurm die preußische Slup „Pauline“. Kapitän F. Bautow, aus Wittow auf der Fahrt von Rügenwalde nach Stralsund mit Brettern und Eisen. Die Mannschaft wird geborgen.

Am 3. Oktober 1862 abends kommt der russische Dampfer „Sophie“ mit dem Dampfbagger „Gustav“ im Schlepp schutzsuchend in den Hafen. Der Bagger schlägt gegen die Mole, wird stark leck und sinkt in der Nähe des Signalmastes. Das bis an das Dock unter Wasser liegende Fahrzeug sperrt den Hafen. Durch den Taucher wird das Leck notdürftig gedichtet und der Bagger leergepumpt. Am 16. Oktober abends kann er zum Schiffsbauplatz zur Ausbesserung geschleppt werden und wird am 3. Dezember durch die Schlepddampfer „Catharina“ und „Sophie“ nach Libau gebracht.

Am 31. Oktober 1862 gegen 5 Uhr nachmittags kentert das hiesige Lotsenboot vor dem Hafen durch eine hohe Sturzsee. Die Lotsenruderer M. Rann, Klose und Schwarz und der vom dänischen Schiff „Johann Jacob“ geholte Kapitän A. Schröder kommen in den Fluten um. Die Lotsenruderer Peters und H. Hübner können sich am Boot festhalten. Bei der eintretenden Dunkelheit und der starken Brandung vor dem Hafen hält es schwer, das größte Lotsenboot für die Rettungsfahrt zu bemannen. Für das edle Werk der Nächstenliebe setzen sich der Königl. Oberlotse Joh. Domeke von hier, der mecklenburgische Kapitän Voß aus Rostock, Kapitän Wilh. Schwertfeger aus Rostock mit seinem Matrosen Schwarz und Jungmann August Seck, der Matrose Joh. Rehfeldt vom Neuen Strand und der Fischer Kruggel sowie die Matrosen Julius Pagel und Joh. Eberhard und der Jungmann Adolph Werner ein. Sie kommen glücklich durch die Brandung und können nach langem Hin- und Herfahren die schon erstarrten Lotsenruderer retten.

Bei starkem Nordnordoststurm strandet am 8. April 1864 nachmittags 4 Uhr eine Viertelmeile westwärts die holländische Schonerkuff „Margarete“, Kapitän Studvort, die Stolpmünde am 4. April mit Ballast angelaufen hatte. Das Schiff kann am 25. April abgeschleppt werden.

Am 17. August 1864 nachmittags 4 Uhr wird die Bark „Stolp“, Kapitän Haase, bei starkem Nordweststurm ostwärts auf Strand getrieben. Die Mannschaft wird gerettet, das zuerst nur wenig beschädigte Schiff wird Ende September von den Wellen völlig zerschlagen.

Am 23. September 1864 abends muß ein holländischer Schoner vor dem Hafen Anker werfen, da er der Dunkelheit wegen nicht mehr eingeholt werden kann. Bei dem plötzlich auftretenden Sturm aus Nordwest treibt das Schiff ab. Am nächsten Tage um 2 Uhr nachmittags erscheint das Fahrzeug wieder vor dem Hafen und muß wegen der hochgehenden See beide Masten kappen.

In diesem Sturm kentert das größte Lotsenboot bei der

podróży z Kopenhagi do Darłowa. Załoga została uratowana. Odzyskiwanie ładunku rozpoczęło się 8 października.

Przy sztormowej pogodzie na Morzu Bałtyckim, 10 grudnia 1860 roku po godzinie 4, lugier „Laura Augusta“, kapitan Prutz, płynął z towarami ze Szczecina do Królewcza, utknął na głębokości około 50 stóp blisko zachodniego mola płynąc na plażę. Statek już przeciekał będąc na morzu. Załoga została uratowana przez ratowników.

Pruski statek „Hoffnung“, kapitan Brüdjam z Darłowa wiozący tarcicę przeznaczoną do Stralsundu, przyплыł 27 kwietnia 1861 r. o godzinie 3 po południu, żeglując na wschodnie molo i rozbija na nim, statek tonie w przeciągu kwadransa. Załoga została uratowana.

29 lipca 1861 roku, we wczesnych godzinach porannych o godzinie 7 rano, lokalny statek towarowy „Adelheid“, kapitan Hernowsky, z towarem Szczecina przeznaczonym dla Ustki, w huraganie utknął w pobliżu wschodniego mola.

Rano o godzinie 10.00 drugi statek uestcki, bark „Eduard“, kapitan Rentzke, zostaje zepchnięty na plażę niedaleko wschodniego mola. Przed wejściem na mieliznę fala wyrzuca trzech członków załogi za burtę, którzy później umierają. Wśród nich jest również syn wdowy Kalff, której ojciec utonął parę lat temu.

Również niedaleko wschodniego mola, pruski statek „Pauline“ utknął na mieliznie 23 lipca 1802 o godzinie 11 rano w czasie sztormu z północnego zachodu. Kapitanem statku był F. Bautow, z Wittow’a w podróży z Darłowa do Stralsund’u z tarcicą i żelazem. Załoga była uratowana.

3 października 1862 wieczorem rosyjski parowiec „Sophie“ przybywa holując z pogłębiarkę parową „Gustaw“, jednostki poszukują schronienia w porcie. Koparka przy wejściu do portu uderza w molo, staje się bardzo nieszczelna i tonie w pobliżu masztu sygnałowego. Zatopiona jednostka blokuje port. Nurek zostaje wezwany do zatrzymania przecieku, a pogłębiarka zostaje opróżniona. 16 października wieczorem można pogłębiarkę odholować do naprawy, a 3 grudnia została przeholowana do Libau przez holownicze parowce „Catharina“ i „Sophie“.

31 października 1862 roku, około godziny 5 rano, lokalna łódź ratownicza wyróciła się przed portem z powodu wysokiej fali. W wyniku tej wywrotki zginęli wiosłarze ratowników M. Rann, Klose i Schwarz a kapitan A. Schröder był odholowany przez duński statek „Johann Jacob“. Ratownik, wiosłarze Peters i H. Hübner mogli jeszcze trzymać się łodzi. Z ciemności trudno jest cokolwiek wyróżnić nawet przy surfowaniu przed portem, trudno jest ujrzyć człowieka z największego statku pilotażowego użytego w tej misji ratunkowej. Zatem na ratunek idzie człowiek odpowiedzialny. Na pomoc ruszyli główny ratownik Joh. Domeke, kapitan z Meklemburgii Voß z Rostocku, kapitan Wilh, łódź mieczowa z Rostocku ze swoim żeglarzem Schwarzem i załogantem Augustem Seckiem, żeglarzem Joh. Rehfeldt z Neue Strand i Fischer Kruggel, a także żeglarze Julius Pagel i Joh. Eberhard i Jungmann Adolph Werner. Wychodzą szczęśliwie z tej próby i po halsach tam i z powrotem można było znaleźć już tylko zamrożonych wiosłarzy i ratownika.

8 kwietnia 1864 roku, około godz. 4:00, kadłub holenderskiego szkunera „Margarete“, kapitan Studvort, który 4 kwietnia rozpoczął załadunek i w porcie osiadł na mieliznie w Ustce obciążony balastem. Statek mógł zostać odholowany dopiero 25 kwietnia.

17 sierpnia 1864 r. po południu o godzinie 4 bark „Stolp“, kapitan Haase, został wyrzucony na wschód od portu na plażę podczas silnego północno-zachodniego wiatru. Załoga zostaje uratowana, statek, który został tylko nieznacznie uszkodzony, to pod koniec września jest już całkowicie rozbity przez fale.

23 września 1864 roku holenderski szkuner musiał rzucić kotwicę przed portem, ponieważ nie można było mu rzucić cumy z powodu ciemności. W szalejącym sztormie, o wietrze wiejącym z północnego zachodu statek dryfuje. Następnego dnia o godzinie 2 po południu jednostka pojawia się ponownie przed portem i musi wyciąć oba maszty z powodu pogarszających się warunków pogodowych.

W tej burzy, została wykorzystana największa z

Rückfahrt. Das Boot war unbemannt zum Wrack der Bark „Stolp“ hinübergezogen worden, um die Bergungsmannschaft an Land zu bringen. Als das Boot am Wrack anlangte, sprang sofort ein Mann hinein, der beim Kentern ertrank.

Anfang Oktober 1864 läuft der Dampfer „Die Erndte“ bei der Einfahrt in den Hafen so heftig auf das Bollwerk an der Westseite, daß es einstürzte.

Am 6. November 1864 vormittags 11 Uhr strandet bei Ostnordostorkan an der Westseite beim Herrenbad der preußische Schoner „Anna“, Kapitän C. König, Stolpmünde. Das Schiff ist mit Holz von Stettin nach Norköping unterwegs. Sämtliche Segel sind zerrissen und beide Anker fort. Mannschaft und Ladung werden geborgen. Das Schiff wird auf den Strand gezogen und ausgebessert.

Bei dem großen Sturm in der Nacht zum 1. November 1866 läuft ein mit Korn beladenes Schiff auf die Ostmole und zerschellt (in derselben Nacht laufen drei Schiffe in Rügenwalde auf Strand).

Am 13. Mai 1867 wird der Schraubendampfer „Nordstern“ aus dem Hafen gebracht. Bei der Rückkehr des Lotsenbootes wird seine Spitze dicht vor der neuen Einsegelung unter Wasser gedrückt, eine zweite Welle reißt alle Mann aus dem Boot. Schuld an dem Tod der fünf braven Lotsen trägt die Untiefe vor der Einsegelung (5 1/2 m Wassertiefe), die eine gefährliche Brandung hervorruft. Die Leichen konnten geborgen werden.

Am 11. April 1866 trifft mit dem Dampfer „Die Erndte“ ein Rettungsboot nach dem Francissystem hier ein. Dies ist die erste Nachricht über das Stolpmünder Seerettungswesen. Im Jahre 1867 wird hier eine Doppelstation der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (auf der West- und Ostseite des Hafens) errichtet und mit je einem Rettungsboot, einem Raketenapparat und dem Cordeschen Handgewehr ausgerüstet. In Leba, dem sogenannten Schiffsfriedhof, wird bereits im Oktober 1865 das Rettungsboot „Daheim“ stationiert.

Den Vorsitz des hiesigen Ortsvereins der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger übernimmt Kapitän Joh. Reetzke. Sein Stellvertreter ist der Oberlotse Domeke und Kassenführer Schiffsbaumeister Franz Krause. Zum Führer des Bootes und Leiter des Raketenapparates wird als erster Vormann der Lotsenruderer Benjamin Sager bestimmt. Die aus 10 tüchtigen Fischern bestehende Rettungsmannschaft wird in den ersten Jahren alljährlich im Ernstfall eingesetzt. Das Rettungsboot der Oststation erhält den Namen „General-Postmeister“, das der Weststation „Dr. med. Fritz Gärtner, Wiesbaden“.

Am 4. November 1867 läuft der schwedische Schoner „Ida Auguste“, Kapitän Sjogren, mit Bretterladung von Kolberg für Lübeck bestimmt, der leck ist, bei der Badeanstalt auf der Ostseite auf Strand. Die Mannschaft wird mit dem Rettungsboot geborgen. Dies dürfte die erste Rettungsfahrt des Bootes gewesen sein. Ladung und Inventar werden später geborgen.

In der Nacht zum 7. November 1867 um 11 Uhr strandet westlich der Stolpmünde- Muddel- Grenze ein Briggschiff, das Segel gesetzt hat, aber ohne Besatzung ist. Am 13. November meldet sich hier der Kapitän Dodd, der angibt, daß es sich bei dem gestrandeten Schiff um die von ihm geführte englische Brigg „Victoria“ handle. Die Mannschaft sei von einer Stralsunder Brigg übernommen worden.

Am 9. Oktober 1870 gegen 6.30 Uhr abends läuft die preußische Slup „Merkur“, Kapitän Brudjam, mit Kalksteinen von Swinemünde nach hier bestimmt, beim Einsegeln auf den Ostmolenkopf. Die Mole wird stark beschädigt. Der Kapitän kann sich auf dem schwimmenden Mast seines völlig zerschlagenen Schiffes über Wasser halten und wird von den Lotsen gerettet, ein Mann ertrinkt. Das Schiff war schon 24 Stunden leck.

An der Ostmole strandet am 2.1. Juli 1871 morgens 7 Uhr das Norddeutsche Schonerschiff „Anna“, Kapitän Klampe, auf der Fahrt von Danzig nach Kopenhagen mit Balken. Die Mannschaft wird durch die Lotsen gerettet und die Ladung geborgen.

Ein vom Lachsfang heimkehrendes Fischerboot kentert am 6. Januar 1872 ungefähr dreiviertel Meilen ostwärts in der Nähe

posiadanych łodzi ratowniczych. Łódź została ściągnięta bezałogowo do wraku barku "Stolp" aby uratować załogę statku. Kiedy łódź dotarła do wraku, jeden mężczyzna natychmiast wyskoczył do wody i utonął podczas przyboju.

Na początku października 1864 roku parowiec "Die Erndte" wpłynął tak gwałtownie, że uderza burtą w nabrzeże po zachodniej stronie portu.

6 listopada 1864 roku o godzinie 11.00 przed południem w czasie wiejącego z północno- wschodniej strony orkanu osiadł na mieliznie po zachodniej stronie Ustki pruski szkuner "Anna", kapitan C. König, Stolpmünde. Statek podróżował z drewnem ze Szczecina do Norköping. Wszystkie żagle miał rozdarte i obie kotwice zniknęły. Załoga i ładunek nie poniosły żadnych strat. Statek został wciągnięty na plażę i naprawiony.

Podczas wielkiego sztormu w nocy 1 listopada 1866 roku statek załadowany zbożem rozbija się o wschodnie mmolo (tej samej nocy miały miejsce wypadki również w Darłowie- trzy statki wpadają na mieliznę).

13 maja 1867 roku z portu wyprowadzony został parowiec śrubowy "Nordstern". Po powrocie łodzi ratowniczej, jej część ożaglowania jest porwana pod wodę w pobliżu wejścia na pokład, druga fala wyciąga wszystkich ludzi z łodzi. Ratownicy zostali wciągnięci głęboko i nie mogli wypłynąć (5 1/2 m głębokości), to powoduje niebezpieczne manewrowanie, zła pogoda jest winna śmierci pięciu ludzi. Ciała zostały wydobyte.

11 kwietnia 1866 roku na miejsce przybyła łódź ratownicza pracująca w systemie Francisa z parowcem "Die-Erndte". Jest to pierwsza próba systemu ratownictwa morskiego w Ustce. W 1867 roku zbudowano tu podwójną stację Niemieckiego Towarzystwa Ratownictwa Rozbitków (po zachodniej i wschodniej stronie portu) wyposażoną w łódź ratunkową, wyrzutnię rakiet i pistolet Corde. W Łebie, na tak zwanym cmentarzu statków była łódź ratunkowa "Daheim", stacjonowała już w październiku 1865 roku.

Kapitan Joh Reetzke przejął przewodnictwo lokalnego stowarzyszenia Niemieckiego Towarzystwa Ratowania Rozbitków. jego zastępcą jest Oberlotse Domeke i główny księgowy i mistrz budowy statków Franz Krause. Dowódcą łodzi ratunkowej Benjamin Sager zostaje mianowany liderem łodzi i liderem obsługi wyrzutni rakiet. Zespół ratowniczy, składający się z 10 przekwalifikowanych rybaków, jest używany prawie co roku do akcji i w ciągu pierwszych kilku lat wzywany w nagłych wypadkach. Łódź ratunkowa wybrzeża wschodniego nosi nazwę "General-Postmeister", a częścią zachodnią zajmuje się łódź "Dr. med. Fritz Gärtner, Wiesbaden".

4 listopada 1867 roku szwedzki szkuner „Ida Auguste“, kapitan Sjogren, z ładunkiem zarządzanym przez Kołobrzeg przeznaczonym do Lubeki, utracił szczelność i wpadł na mieliznę po wschodniej stronie portu. Załoga została uratowana przez łódź ratunkową. Być może była to pierwsza akcja ratunkowa łodzi. Ładunek i zapasy były odzyskiwane później.

W nocy 7 listopada 1867 roku o godzinie 11.00, bryg znajdujący się na zachód od granicy Stolpmünde- Muddel, napotkał żaglowiec pod żaglami, ale był bez załogi. 13 listopada kapitan Dodd informuje, że ten pływający pod żaglami, osierocony statek jest angielskim brygiem "Victoria", który został odholowany. Załoga została obsadzona przez jednego ze stralsundzkich brygów.

9 października 1870 roku około godziny 6.30 wieczorem, pruski slup "Merkur", kapitan Brudjam, z kamieniem wapienia ze Świnoujścia do Ustki, raptem podąży, żeglując na główkę mola wschodniego. Główna mola została poważnie uszkodzona. Kapitan jednostki pozostał na powierzchni i trzymał się pływającego masztu swojego całkowicie rozbitego statku, który zostaje uratowany przez ratowników na hasło: człowiek tonie. Statek był nieszczelny jeszcze przez 24 godziny.

2 lipca 1871 roku północnoniemiecki statek, szkuner, "Anna", kapitan Klampe, utknął o godzinie 7 rano na wschodnim molu. Statek był w drodze z Gdańska do Kopenhagi z belkami. Załoga została uratowana przez ratowników, a ładunek zostaje odzyskany.

6 stycznia 1872 roku łódź rybacka powracająca z połowów łososia wyrwała się około trzech czwartych mili na

von Freiflow. Die sechs Insassen (die Fischer Johann Bruss, Carl Lange, Ferdinand Schmiedeberg, Johann Schmiedeberg, Michael Krüger und dessen Tochter) linden dabei den Tod.

Am 13. April 1872 nachmittags strandet bei starkem Ostwind am Kleinmachminer Strand das Stolpmünder Steinboot „Auguste“. Vor der Strandung reißt der große Baum beim Übergehen den Führer des Bootes, Hitzke, über Bord. Er kommt in den Fluten um.

Neben der Ostmole treibt am 25. November 1873 vormittags gegen 9 Uhr der norddeutsche Schoner „Franz Ludwig“, Kapitän Kron, mit Weizen von Danzig nach Kopenhagen unterwegs, auf Strand. Die Mannschaft wird durch das Lotsenboot gerettet und die Ladung am nächsten Tage geborgen.

Gleichfalls am 25. November gegen Mittag strandet etwas abseits der norwegische Schoner „Mercantil“, Kapitän Däckert, von Christiansund mit Fetheringen für Stolpmünde bestimmt. Auch hier bringt das Lotsenboot die Mannschaft an Land.

Der im November 1873 gestrandete 60 Meter lange schwedische Schoner „Ella“ ist durch den Schiffszimmermann Duske in monatelanger Arbeit fast neu hergestellt worden. Der Transport des Fahrzeugs auf Schlitten vom Erbauungsplatz in der Nähe der Windmühlen zum Hafen unweit des Fritzeschen Speichers dauert 14 Tage. Am 24. Juli 1874 nachmittags 6 Uhr wird der Schöner, der mit Girlanden, Kränzen und schwedischen und deutschen Flaggen geschmückt ist, mit Hilfe von zwei hydraulischen Pumpen über das hohe Bollwerk glücklich in der breiteren Hafen übergeführt. Das seltene Schauspiel hat eine große Zuschauermenge angezogen.

Am 3. August 1874 vormittags 10 Uhr kentert vor der Hafeneinfahrt ein Fischerboot wegen unvorsichtiger Segelstellung. Von den drei Insassen ertrinkt der Fischer August Briese aus Dievenow. Der Schiffer und eine Frau werden durch andere Fischer gerettet.

Am 6. September 1874 nachmittags kommt bei starkem Weststurm ein mit Steinen beladenes Fahrzeug der Westmole beim Einsegeln so nahe, daß es den Bugspriet verliert. Von Sturm und Wellen wird das Fahrzeug gegen die innere Wand der Ostmole geworfen, wo es festgemacht werden kann. Der mithelfende Fischer Friedrich Brockhaus erleidet durch ein zurückgeschlagenes Tau einen doppelten Beinbruch.

In der Nacht zum 13. November 1874 stoßen bei Jershöft, ungefähr zwei Seemeilen in See, die der Reederei R. Kleyenstüber & Co., Königsberg, gehörenden Dampfer „Sirius“ und „Borussia“ zusammen. Der Dampfer „Sirius“ strandet gegen 3 Uhr in der Nähe des Herrenbades auf der Westseite. Am nächsten Tage kann er wieder flott gemacht und gegen 1 Uhr mittags in den Hafen geschleppt werden.

Der Dampfer „Borussia“ ist gesunken. Von ihm sind drei Mann auf den Dampfer „Sirius“ gesprungen, während weitere 7 Mann mit dem Boot das Land erreichen. Drei Mann der „Borussia“, und zwar der Kapitän Klein und die Heizer Voigt und Fleischer sind ertrunken. Der Dampfer „Borussia“, der erste überhaupt in Preußen erbaute eiserne Schraubendampfer war mit Getreide und Hanf von Königsberg nach Stettin und „Sirius“ mit Stückgütern von Stettin nach Königsberg unterwegs.

Am 6. Mai 1871 zwischen 6 und 7 Uhr morgens gerät das mit englischen Gaskohlen für die Stadt Stolp beladene holländische Schiff „Albertje Hessling“ beim Einsegeln vor der Hafeneinfahrt auf Grund. Es treibt um die Ostmole herum und auf Strand. Die Besatzung und die Familie des Kapitäns (Frau und kleine Kinder) werden gerettet: Am 6. Mai wird das inzwischen abgedichtete Schiff durch den Regierungsdampfer „Pfeil“ in den Hafen geschleppt.

Das Rettungsboot bringt am 7. Januar 1879 mehrere Fischer in einem Boot, die bei der starken Brandung die Einfahrt nicht wagen dürfen, an Land. Das Fischerboot konnte nicht gerettet werden.

Am 31. Oktober 1880 läuft der von Königsberg für Kolberg bestimmte Schoner „Neptunus“ zwischen 7 und 8 Uhr morgens auf den Ostmolenkopf. Das Schiff gerät auf die seitwärts liegenden „Wellenbrecher“, springt dabei leck und

wschód w pobliżu Freiflow. Sześciu pasażerów (rybaków Johann Bruss, Carl Lange, Ferdinand Schmiedeberg, Johann Schmiedeberg, Michael Krüger i jego córka) ponieśli śmierć.

13 kwietnia 1872 roku po południu transportująca kamienie łódź z usteckiego portu „Auguste“ utknęła przy silnych wschodnich wiatrach na brzegu w okolicy Machowinka. Przemieszczeniu uległo duże drzewo wypychając za burtę dowódce łodzi, Hitzke. Umiera on w kipieli wodnej.

Północnoniemiecki szkuner „Franz Ludwig“, kapitan Kron, transportujący pszenicę z Gdańska do Kopenhagi 25 listopada 1873 roku około godziny 9 rano osiada na mieliźnie niedaleko wschodniego mola. Załoga zostaje uratowana przez łódź ratunkową, a ładunek zostaje odzyskany zaraz następnego dnia.

Również 25 listopada około południa utknął nieco bliżej od niemieckiego szkunera norweski szkuner „Mercantil“, kapitan Däckert, przywoził z Christiansund tuszczowe śledzie do Ustki. Tu też łódź ratunkowa sprowadza załogę na ląd.

60-metrowy szwedzki szkuner „Ella“, zwodowany w listopadzie 1873 roku, został prawie od nowa zbudowany przez Schiffszimmermann'a Duske w kilku miesiącach pracy. Transport pojazdu na specjalnych płozach z placu budowy w pobliżu wiatraków do portu niedaleko spichlerza Fritzeschen'a trwa 14 dni. W dn. 24 lipca 1874 roku, o godzinie 6 po południu, wyszedł człowiek, ozdobiony girlandami, wieńcami oraz z szwedzkimi i niemieckimi flagami, statek zostaje szczęśliwie przeciągnięty do samego nabrzeża portu za pomocą dwóch pomp hydraulicznych przemieszczony z nadburcia. Rzadkie widowisko przyciągnęło dużą publiczność.

3 sierpnia 1874 roku o godzinie 10.00 przed południem łódź rybacka wypływa przed wejście do portu i tam jest wywrotka z powodu nieostrożnej obsługi żeglarskiej. Z trzech pasażerów, niestety, jeden rybak August Briese z Dievenow tonie. Szypra i jedną kobietą ratują inni rybacy.

6 września 1874 roku, przy silnym wietrze zachodnim, żaglowiec załadowany kamieniami zbliża się tak blisko zachodniego mola, że żeglując traci bukszpryt. Statek jest rzucany przez wiatr i fale na wewnętrzną ścianę wschodniego mola, gdzie już można go naprawić. Pomagający rybak Friedrich Brockhaus doznał podwójnego złamania nogi z powodu czynnego niesienia pomocy.

W nocy 13 listopada 1874 roku w pobliżu Jarosławca, około dwóch mil morskich od brzegu morza, zderzyły się parowiec „Sirius“ i „Borussia“, należące do firmy żeglugowej R. Kleyenstüber & Co., Königsberg. Parowiec „Sirius“ utknął na mieliźnie w pobliżu kąpieliska męskiego po zachodniej stronie portu w Ustce. Następnego dnia można go już było odholować do portu co nastąpiło około godziny 1 w nocy.

Parowiec „Borussia“ zatonął. Trzech mężczyzn przedostało się zaraz po zderzeniu statków na parowiec „Sirius“, natomiast w czasie tej burzy kolejnych siedmiu mężczyzn dotarło łodzią na stały ląd. Trzech mężczyzn z „Borussii“, a mianowicie kapitan Klein i palacz Voigt, i Fleischer utonęli. Parowiec „Borussia“ jako pierwszy parowiec żelazny, jaki kiedyś zbudowano w Prusach, podróżował ze zbożem i konopiami z Królewca do Szczecina a „Sirius“ z przesyłką drobnicową ze Szczecina do Królewca.

6 maja 1871 roku, między 6:00 a 7:00 rano, holenderski statek „Albertje Hessling“, załadowany angielskim węglem przeznaczonym do produkcji gazu w Słupsku wpłynął na mieliżnę podczas normalnej realizacji swojego rejsu przed wejściem do portu w Ustce. Fala znosiła go wokół wschodniego mola w kierunku plaży. Załoga i rodzina kapitana (żona i małe dzieci) zostały uratowane: 6 maja stojący na mieliźnie statek został odholowany do portu przez rządowy parowiec „Pfeil“.

7 stycznia 1879 roku łódź ratunkowa przywiozła na brzeg kilku rybaków, którzy nie mogli dostać się do wejścia podczas wielokrotnego halsowania łodzią. Łodzi rybaków nie udało się uratować.

31 października 1880 roku szkuner „Neptunus“ płynący z Królewca dla Kołobrzegu wpadł między 7:00 a 8:00 rano na główkę wschodniego mola. Statek uderzył burtą w łamacz fal niedaleko kąpieliska kobiet. Z czteroosobowej załogi kapitan,

strandet unweit der Damenbadeanstalt. Von der vierköpfigen Besatzung springen der Kapitän, der Steuermann und der Jungmann beim Anprall auf die Mole. Der Schiffsjunge, der an Bord verblieb, wird mit dem Raketennapparat gerettet. Am gleichen Tage zwischen 10 und 11 Uhr strandet der Schoner „Heinrich und Anna“, Kapitän Borgwardt, Barth, von Reval nach Lübeck unterwegs, dicht neben dem „Neptunus“. Die aus vier Mann bestehende Besatzung wird mit dem Rettungsboot gerettet. — Der Bergungsdampfer „Oeresund“ versucht am 8. November vormittags den Schoner „Heinrich und Anna“ abzuschleppen. Es glückt ihm auch, das Schiff freizubekommen, als ein heftiger Sturm der Bergungsdampfer zwingt, die hohe See zu gewinnen. Die auf dem Schoner befindlichen 12 Personen kappen das Schlepptau und treiben nochmals auf den Strand, diesmal hinter der Badeanstalt. Am 13. November kann der Schleppdampfer dann das Schiff in den Hafen bringen. — Das Wrack des „Neptunus“ wird für 80 Mark verkauft.

Am 11. Dezember 1880 nachmittags 1 Uhr treibt das Stralsunder Schiff „Hermine“ unweit der Westmole auf Strand. Das Schiff unter Führung des Kapitäns Kiesow ist mit Roggen seit dem 3. Dezember von Libau nach Stettin unterwegs. Die vierköpfige Besatzung wird mit dem Raketennapparat gerettet. Nach einigen Tagen wird das Schiff zur Ausbesserung in den Hafen geschleppt.

Drei der nach hier zum Fischfang gekommenen schwedischen Fischerboote laufen am 19. April 1881 zum Fischfang aus. In der Nacht kommt ein starker Nordweststurm auf. Bei Tagesanbruch gelingt es zwei Booten, den Hafen zu erreichen, während das dritte kleine Boot kentert. Den beiden ungefähr 16jährigen Fischern kann Hilfe nicht gebracht werden, so daß sie den Tod finden.

Am 14. September 1881 gegen 6 Uhr früh ankert das Barther Schiff „Berta“ vor dem Hafen. Auf der Höhe von Kolberg hat der große Baum den Kapitän Martens über Bord geworfen. Da das Schiff nur zwei Mann Besatzung hatte, bringt es der nur noch an Bord befindliche Schiffsjunge Karl Schröder aus Barth wohlbehalten bis vor den Hafen. Der Dampfer „Pfeil“ holt es dann herein.

Nachdem in diesem Jahr schon drei Fischer bei Ausübung ihres Berufes ertrunken sind, fallen in der Nacht zum 15. Juni 1882 wiederum drei Fischer dem nassen Element zum Opfer. Die Fischer Ferd. Erdmann, sein 17jähriger Sohn und sein Schwiegersohn Priebe gehen unter, bevor Hilfe zur Stelle war.

Am 10. Februar 1884 kentert ein mit drei hiesigen Fischern bemanntes Boot. Während sich ein Fischer retten kann, ertrinken die beiden anderen (Heyer und Meyer).

Bei Nordoststurm und hoher See strandet am 24. März 1884 gegen 4 Uhr das mit Mauersteinen beladene und von Swinemünde für Königsberg bestimmte Schonerschiff „Marie“, Kapitän Priepke, vor dem Herrenbad auf der Westseite. Das Schiff, das hier Nothaien nehmen wollte, ist vor der Mündung auf Grund geraten und wird von der Strömung gegen den Westmolenkopf geschleudert. Die linke Vorderseite des Schiffes wird völlig zerstört, die dreiköpfige Besatzung wird mit dem kleinen Rettungsboot gerettet. — Am 3. April versteigert der Schiffsbaumeister Krause Schiff und Ladung für ca. 700 Mark.

Nach der Entladung kann das Schiff in den Hafen geschleppt und damit der Zutritt zum Herrenbad wieder freigemacht werden.

Am 10. April herrscht hier ein heftiger Nordoststurm, daß die im Hafen liegenden Schiffe Anker werfen müssen. Der Dampfbagger „Simson“ kann nur noch mit großer Mühe in den Hafen gebracht werden. Von 10 auf See befindlichen Fischerbooten können 8 glücklich die Einfahrt gewinnen, während ein Boot auf Strand treibt, Seine Mannschaft kann sich retten. Das 10. Boot kreuzt noch vor dem Hafen, um in einem günstigen Augenblick den Hafen gewinnen zu können. Es wird von einer Sturzwelle erfaßt und kentert. Die Besatzung (Fischer Krakow, Seemann Burow, Schiffszimmermann Katzke aus Stolpmünde und das Mädchen Priebe aus Krolowstrand) ertrinkt.

Am 29. Oktober 1884 vormittags 11,30 Uhr strandet unweit der Ostmole bei Westnordweststurm und hohem Seegang der

sternik i jeszcze jeden młody człowiek przeskoczyli na molo. Chłopiec okrętowy, który pozostał na pokładzie, zostaje uratowany za pomocą rzutki. Tego samego dnia między 10.00 a 11.00 szkuner "Heinrich und Anna", kapitan Borgwardt, Barth, płynął z Revalu do Lubeki, za blisko statku o nazwie "Neptunus" i następuje niebezpieczne otarcie. Czteroosobowa załoga statku "Heinrich und Anna" została uratowana przez łódź ratunkową i została przetransportowana do portu. — Parowiec ratowniczy "Oeresund" próbuje odholować szkuner "Heinrich i Anna", a miało to miejsce 8 listopada rano. Udaje się również zlokalizować jakiś szkuner, gdy gwałtowna burza zmusza parowiec Bergunigs do uchwycenia go i do holowania na pełnym morzu. Znajdowało się tam 12 osób na tym dryfującym szkunerze stąd potrzeba holowania, bo statek mógł się znaleźć ponownie na plaży, tym razem za kąpieliskiem. 13 listopada parowiec holowniczy może odholować statek do portu. — Wrak "Neptuna" był sprzedawany za 80 marek.

11 grudnia 1880 roku statek "Hermine" dryfuje na plażę w pobliżu zachodniego mola. Statek jest dowodzony przez kapitana Kiesowa, od 3 grudnia płynie z ładunkiem żyta z Libau do Szczecina. Czteroosobowa załoga zostaje uratowana za pomocą rzutki raketowej. Po kilku dniach statek zostaje odholowany do portu w celu dokonania niezbędnych prac remontowych i naprawy.

19 kwietnia 1881 r. trzy szwedzkie łodzie rybackie, które przybyły tu na połowy ryby, rybacy jednak zawiedli się, bo nie udało się im dokonać połowów. W nocy zerwał się silny północno-zachodni wiatr. O świcie, dwóm łodziom udaje się dotrzeć do portu, podczas gdy trzecia mała łódź już nie przyplynie. Nie można było już pomóc dwóm rybakom, którzy mieli po około 16 lat i zginęli na morzu wraz z ich łodzią.

14 września 1881 roku około godziny 6 rano statek Barther rzuca kotwice „Berta“ przed portem. Na wysokości Kolbergu, duże kłoda luźnego drewna wyrzuciła kapitana Martens'a za burtę. Ponieważ statek miał tylko dwie osoby załogi, w tym chłopca okrętowego Karl'a Schröder'a z Barth, chłopak został jako jedyny, zabiera się go bezpiecznie do portu. Parowiec „Pfeil“ następnie odholował statek.

Po tym, jak trzech rybaków utonęło w tym roku, w morzu, w czasie wykonywania swojego niebezpiecznego zawodu. Tych trzech rybaków padło ofiarą żywiołu w nocy z 15 czerwca 1882 roku. Byli to rybacy Ferd. Erdmann, jego 17-letni syn i zięć Priebe, utonęli zanim przybyła pomoc.

10 lutego 1884 roku wyrzuciła się łódź obsadzona przez trzech miejscowych rybaków. Podczas gdy jeden rybak zdołał się uratować, pozostali dwaj (Heyer i Meyer) toną.

24 marca 1884 roku o godzinie 4 nad ranem statek "Marie", kapitan Priepke, utknął przed kąpieliskiem dla mężczyzn po zachodniej stronie miasta, był załadowany kamieniem bud. i płynął ze Świnoujścia do Królewca. Statek, który chciał wpłynąć awaryjne do portu, utknął na mieliźnie przed wejściem do portu i był wyrzucony przez prąd na główkę zachodniego mola. Lewa burta statku jest całkowicie zniszczona, załoga składająca się z trzech osób została uratowana w małej łodzi ratunkowej — 3 kwietnia, budowniczy statku Krause sprzedaje statek z ładunkiem na aukcji za około 700 marek.

Po rozładunku statek może zostać odholowany do portu i tym samym dostęp do męskiego kąpieliska może zostać odblokowany.

10 kwietnia następuje załamanie się pogody i zrywa się gwałtowna burza z wiatrem od północnego-wschodu, a statki znajdujące się w porcie muszą rzucać kotwice. Koparka parowa "Simson" może zostać wprowadzona do portu tylko z wielkim trudem. Z 10 łodzi rybackich na morzu tylko 8 może szczęśliwie zapewnić sobie wejście, podczas gdy jedna z łodzi dryfuje na plażę to jego załoga może się uratować. Dziesiąta łódź może jeszcze wpłynąć szczęśliwie do portu, aby to zrobić musi wybrać manewr wejścia w dogodnym momencie. Niestety, łódź została uchwyciona przez falę i wyrzucona. Załoga (rybak Krakow, żeglarz Burow, cieśla okrętowy Katzke z Ustki i dziewczyna Priebe z Królewca) utonęła.

29 października 1884 roku, o godz. 11:30 w pobliżu wschodniego mola statek ma problem z wejściem do portu, przy

Schoner „Anna“, Kapitän Büsching, mit leeren Fässern von Lübeck nach hier bestimmt. Die aus drei Mann bestehende Besatzung wird durch den Raketenapparat gerettet.

Beim Einsegeln in den Hafen treibt das Schiff „Anna“, Kapitän Bunze, am 8. Dezember 1884 auf Strand.

Von fünf am 13. November 1885 zum Fischfang ausgefahrenen Booten kehrt das mit den Fischern Chr. Raddatz, Lewin und Albrecht und zwei jungen Leuten besetzte Boot nicht zurück. Das leere Boot treibt am 18. November bei Schmolins an. Alle fünf Fischer sind ertrunken. Auch am 6. September 1887 bleibt ein Fischerboot auf See. Der Fischer Wilhelm Erdmann, dessen Ehefrau, die Witwe Meyer (deren Mann vor einigen Jahren auf See ertrunken ist) und ein bei Erdmann bediensteter Fischerknecht finden den Tod in den Wellen.

Am 25. Oktober 1887 nachmittags strandet bei starkem Seegang die vollen Wässer geschlagene Yacht „Libertina“, Kapitän N. Andersohn. Die Mannschaft von 4 Mann wird durch das Rettungsboot geborgen.

Im Jahre 1887 wird von den Beamten der Kais. Post- und Telegraphenverwaltung anlässlich des 90. Geburtstages Kaiser Wilhelm I. der „Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ eine Stiftung überreicht. Hieraus kann die Oststation Stolpmünde einen massiven Bootsschuppen anstelle des bisherigen hölzernen bauen.

Am 25. Oktober 1888 geraten mehrere Fischerboote bei schwerstem Wetter in Seenot. Es gelingt, 11 Fischer in das Rettungsboot zu übernehmen. Ein Boot mit 4 Fischern fehlt noch. Es kommt erst eine Stunde später in Sicht, als an eine Rettung nicht mehr zu denken ist. Vier Fischer finden den Seemannsod. Am Abend desselben Tages erscholl noch einmal das Notsignal. Ein Segler ist bei der Badeanstalt auf der Westseite gestrandet. Die vielköpfige Besatzung konnte mit dem Raketenapparat an Land gebracht werden.

In fast sinkendem Zustand läuft am 31. Juli 1889 das dänische Yachtschiff „ane Christkind“, Kapitän Fredericksen, bei stürmischem Nordwind und starker See in den Hafen ein. Das mit Mauersteinen beladene Schiff hat drei Tage gegen ein heftiges Unwetter ankämpfen müssen. Die Rettungsgeräte der Station waren schon klargemacht.

Am 17. Dezember 1889 vormittags 10.15 Uhr wird ein hiesiges Fischerboot von einer hohen Welle erfaßt und kentert, die sechs Insassen unter sich begrabend. Die Ertrunkenen sind die Fischer Martin Schröder, Krakow, Kalbe, Block, Marschke und Krakow.

Auf der Ostseite kontert durch unvorsichtiges Manövrieren am 21. September 1890 ein hiesiges Fischerboot. Die Fischer Rohde und August Bleuel sterben dabei den Seemannsod, während der Fischerknecht, der sich am Boot festhalten kann, durch den Fischer Schröder gerettet wird.

Am 3. Oktober 1890 trifft hier mit der Bahn ein neues Rettungsboot ein, das auf den Namen „General-Postmeister“ getauft ist. Das Boot ist aus der Stiftung der Postbeamten von Kichoff, Stralsund, erbaut worden.

Am 11. Juni 1891 gegen 9.15 Uhr abends strandet an der Westseite das Kuffschiff „Gertrudia“, Kapitän Kosbecke, auf der Reise von Rendsburg nach Bremen, bei Nordweststurm. Das Hauptsegel ist zerrissen und die Brandung stürzt über das Schiff, so daß der Kapitän den Strand nehmen muß. Die dreiköpfige Besatzung wird durch den Rettungsapparat gerettet und das Schiff am 5. Juli in den Hafen geschleppt.

Bei Sturm und unruhiger See wird am 7. August 1891 eine Probefahrt mit dem neuen Rettungsboot „General-Postmeister“, und zwar mit Segeln wie auch mit Rudern in der und durch die Brandung unternommen. Das Segeln geht gut vonstatten, beim Einsegeln bricht aber die Ruderpinne. In der Brandung kentert das geruderte Boot, nachdem es sich auf die Seite gelegt hatte und voll Wasser geschlagen war. Die mit Korkwesten versehene elfköpfige Besatzung treibt auf dem Kiel des Bootes sitzend, eine Viertelstunde später auf Strand.

Am 18. September 1894 ist ein hiesiges Boot bei ruhigem Wetter auf See gekentert. Im Boot befanden sich der Kapitän und Gastwirt Paul Aschendorff, sein etwa fünfjähriger Sohn und der Bahnhofswirt Thielmann, sämtlich von hier. Aschendorff

wietrze północno- wschodnim i chwilami zachodnim szkuner "Anna", kapitan Büsching. Statek wiezie puste beczki z Lubeki do Ustki. Załoga trzech mężczyzn zostaje uratowana.

8 grudnia 1884 roku statek "Anna", kapitan Bunze, dryfuje na plażę podczas próby wejścia do portu.

Z pięciu łodzi, które wypłynęły na połowy w dniu 13 listopada 1885 r., jedna łódź obsadzona przez rybaków Chr. Raddatz, Lewin i Albrecht i jeszcze dwóch młodych ludzi nie wraca. Pusta łódź została wyrzucona przez morze 18 listopada w Smołdzinie. Utonęło wszystkich pięciu rybaków. Również 6 września 1887 roku z morza nie wraca łódź rybacka. Rybak Wilhelm Erdmann, jego żona, wdowa Meyer (której mąż utonął w morzu kilka lat temu) i sługa rybaka z Erdmannem znaleźli śmierć w morskich falach.

25 października 1887 roku po południu, w szalejącym morzu uwięziony został jacht "Libertina", kapitan N. Andersohn, zginął na morzu. Załoga 4 mężczyzn została uratowana przez łódź ratunkową.

W 1887 roku była przeprowadzana analiza pracy ratowników morskich przez urzędników nabrzeży. Z okazji 90 urodzin cesarza Wilhelma I Administracja Poczтовая i Telegraficzna uhonorowała "Towarzystwo Ratowania Rozbitków". Wschodnia stacja w Ustce może być zastąpiona przez ogromną murowaną zamiast poprzedniej drewnianej.

25 października 1888 roku kilka łodzi rybackich znajdowało się w niebezpieczeństwie ze względu na załamanie się pogody. Udaje się zabrać 11 rybaków do łodzi ratunkowej. Zabrakło jednej łodzi z 4 rybakami. W godzinę po zamknięciu akcji łódź było widać w zasięgu wzroku. Czterech rybaków znalazło śmierć w rozszalałym morzu. Wieczorem tego samego dnia ponownie zabrzmiał sygnał alarmowy. Zagłowiec utknął w kąpielisku po zachodniej stronie. Wieloosobowa załoga została sprowadzona na ląd z wykorzystaniem wyrzutni raketowej.

31 lipca 1889 roku duński jacht "ane Christkind", kapitan Fredericksen, wszedł do portu przy sztormowym północnym wietrze i silnie wzburzonym morzu. Statek, który był załadowany kamieniem budowlanym, musiał przez trzy dni walczyć z gwałtowną burzą. Wyposażenie ratownicze stacji było cały czas gotowe do podjęcia akcji ratowniczej.

17 grudnia 1889 roku o godzinie 10.15 lokalna łódź rybacka została zalana wodą i gwałtownie wywrócona przez wysoką falę, grzebiąc w niej sześciu rybaków. Utopieni rybacy to osoby Martin Schröder, Kraków, Kalbe, Blok, Marschke i Krakow.

21 września 1890 r. łódź rybacka z usteckiego portu tak manewruje, że jednym nieostrożnym manewrem zatapia łódź. Rybacy Rohde i August Bleuel umierają śmiercią marynarza, podczas gdy jeden rybak, który trzymał się przewróconej łodzi zostaje uratowany przez rybaka Schröder'a.

3 października 1890 roku do kolekcji już posiadanych przybywa nowa łódź ratownicza, nazwana "General-Postmeister". Łódź została zbudowana przez Fundację Oficerów Pocztowych w Kichoff, Stralsund.

11 czerwca 1891 roku około godziny 9.15 wieczorem statek "Gertrudia", kapitan Kosbecke, został uwięziony w północno- zachodnim sztormie po zachodniej stronie portu, był w drodze z Rendsburga do Bremy. Miał rozdarty główny żagiel, a fale przelewały się po pokładzie, dzięki czemu kapitan musi sterować na plażę. Trzyosobowa załoga zostaje uratowana przez rzutki ratownicze, a statek zostaje odholowany do portu 5 lipca.

W czasie trwania sztormu i bardzo niespokojnego morza, w dn. 7 sierpnia 1891 r. odbywa się akcja próbna z nową łodzią ratunkową "General-Postmeister", z użyciem żagli, a także z użyciem wiosel jako napędu łodzi. Łódź sprawdzano w trakcie surfowania na falach i przez przejścia na falach. Żeglarsko łódź się sprawdza. W czasie surfowania, wiosłowana łódź osadza się na burcie i wypelnia się wodą. Załoga z jedenastu osób, wyposażonych w kamizelki korkowe, trzymała się pływającej łodzi, kwadrans później była już na plaży.

18 września 1894 roku lokalnie zarejestrowana łódź wyróciła się w czasie wyjścia w morze przy spokojnej pogodzie. W łodzi byli kapitan i karczmarz Paul Aschendorff, jego pięcioletni syn i gospodarz stacji ratowniczej Thielmann,

betrieb den Fischfang aus Sport und war mit einem kleinen gebrechlichen Boot zum Netzholen hinausgefahren. Die Leichen treiben später an.

Am 5. Februar 1898 vormittags erscheint der für den hiesigen Hafen bestimmte Dampfer „Stadt Leer“ vor dem Hafen. Er hat schon einen Teil der Ladung in Neufährwasser löschen müssen, da hier wieder mißliche Tiefenverhältnisse in der Einfahrt eingetreten sind. Das ihm entgegenfahrende große Lotsenruderboot muß des sehr schnell zunehmenden Seeganges und der damit eintretenden starken Brandung wegen umkehren.

Inzwischen ist das Rettungsboot klar gemacht worden. Es leistet einem offenen Fischerboot, das die Einfahrt nicht wagen darf, Hilfe und nimmt die Besatzung an Bord. Das Fischerboot, das verankert worden ist, treibt später am Weststrand an. Einem noch erscheinenden, den Hochseekutter kann das Rettungsboot bei der stärker gewordenen Brandung nicht helfen. Es bleibt in der Mündung in Bereitschaft. Der Führer des Kutters dreht in der Erkenntnis der Gefahr bei und erreicht wohlbehalten den Hafen Rügenwaldermünde.

Der Dampfer „Stadt Leer“ bleibt auf See und erscheint am nächsten Morgen vor den Molen. Er kann aber den Hafen wegen der starken Versandung nicht anlaufen und wird deshalb nach Rügenwaldermünde beordert.

Am 13. März 1900 morgens kentert bei der Einfahrt bei Weststurm der hiesige Fischkutter Sto. 38. Die drei Fischer Beckmann, Koletzki und Voß finden dabei den Tod.

Der Lebaer Fischkutter Nr. 20 strandet am 10. Mai 1900 bei stürmischem Wetter beim Herrenbad. Die Besatzung wird gerettet.

In der Nacht zum 12. Dezember 1901 läuft der kleine dänische Segler „Dagmar“ aus Preste, Kapitän Goth, am Oststrand auf. Die dreiköpfige Mannschaft kann sich selbst retten. Am 12. Dezember wird der Segler durch den Regierungsdampfer „Pfeil“ in den Hafen geschleppt.

Am 17. Dezember 1902 nachmittags will der Regierungsdampfer „Pfeil“ einen in Seenot befindlichen hiesigen Fischkutter in den Hafen schleppen. Vor der Einfahrt wird „Pfeil“ von der Strömung fortgerissen und entgeht nur durch schnelles Beidrehen dem Anprall gegen die Ostmole. Die Mannschaft des Kutters kappt das Schlepptau, der Kutter treibt hinter der Ostmole auf Strand. Die dreiköpfige Besatzung wird durch Fischer, die ein Boot durch die starke Brandung zwingen, gerettet. Dem Regierungsdampfer, der Kurs auf See genommen hat, glückt um 6 Uhr nachmittags die Einfahrt. Das bereitliegende Rettungsboot braucht nicht einzugreifen.

Der dänische Dreimaster „John Hintze“, Kapitän Carl Jacobsen, mit Feldsteinen von Bornholm unterwegs, wird am 30. November 1904 vormittags 8.30 Uhr von starker Strömung und Wind gegen den Ostmolenkopf geschleudert. Vorderstevan und ein Mast brechen ab. Ein vom stürzenden Mast bedrohter Mann der Besatzung springt rechtzeitig auf den Molenkopf. Bald stürzen auch die beiden andere Masten. Das Wrack treibt hinter der Mole auf Strand, wo eiligst Anker geworfen wird. Das Rettungsboot „General-Postmeister“ kann die noch an Bord befindliche Besatzung (Kapitän und Koch) retten. Dem Bootsbauer Otto Pagel gelingt es, das Wrack am 14. Dezember flott zu bekommen. Es wird am nächsten Tage vom Regierungsdampfer „Pfeil“ zur Reparatur in den Hafen geschleppt.

Am 23. Dezember 1904 früh kommt der Tourendampfer „Stadt Stolp“, mit Stückgütern von Stettin nach hier bestimmt, infolge Stromversetzung auf den alten Westmolenkopf. Das Schiff, das leckspringt und voll Wasser läuft, kann sich in sinkendem Zustand mit eigener Maschinenkraft auf eine seichte Stelle im Hafen retten.

Am 7. April 1905 wird bekannt, daß zwei hiesige Fischkutter mit den drei Gebrüdern Meyer auf See verloren sind. Die Leichen treiben später an.

Ein Fischerboot ist am 19. März 1907 vormittags 11.30 Uhr bei Westsüdweststurm hinter der Ostmole auf Strand geraten, nachdem es in Rügenwaldermünde nicht einlaufen konnte. Die beiden Fischer Franz Schulz und Potratz werden durch das Rettungsboot gerettet.

wszyscy byli mieszkańcami Ustki. Aschendorff zaczął łowić ryby sportowo i wstał, aby pobrać sieć w małej łodzi. Ich ciała są później odławiane.

5 lutego 1898 roku przed portem pojawił się parowiec „Stadt Leer“, z ładunkiem przeznaczonym do portu w Ustce. Musiał już wcześniej pozbyć się części ładunku aby zmniejszyć swoje zanurzenie, przyczyną takiego działania była niewielka głębokość w wejściu do portu. Duża łódź wiosłowa ratownicza zbliżyła się do parowca, aby go prędko odholować bo przy rosnącym zafalowaniu mógł on stanąć na mieliźnie.

W międzyczasie została wysłana łódź ratunkowa. Pomaga ona otwarto pokładowej łodzi rybackiej, która nie może odważyć się na wejście do portu i zabiera załogę na pokład. Łódź rybacka, która została zakotwiczona, później została wyrzucona na zachodniej plaży. Do akcji użyto jeszcze kuter łódź ratowniczy nie może jednak pomóc w bardziej koniecznym halsowaniu. Pozostaje w gotowości w wejściu do portu. Przywódca kutrów obraca się w niebezpiecznej przestrzeni i bezpiecznie dociera do portu w Darłowie.

Parowiec „Stadt Leer“ pozostaje na morzu i pojawia się przed główkami portu następnego dnia rano. Nie może jednak ryzykować wejścia do portu z powodu pilnej przesyłki i dlatego zostaje skierowany do Darłowa.

W dniu 13 marca 1900 roku, lokalna łódź rybacka Sto. 38 wywraca się przy wejściu przy zachodnim sztormie. Trzej rybacy Beckmann, Koletzki i Voss znajdują śmierć.

Kutter rybacki nr 20 utknął na mieliźnie 10 maja 1900 roku w burzliwej pogodzie w okolicy plaży dla mężczyzn. Załoga zostaje uratowana.

W nocy z 12 grudnia 1901 roku na wschodniej plaży utknął mały duński żaglowiec „Dagmar“ z Preste, kapitan Goth. Trzyosobowa załoga została uratowana w podjętej akcji ratunkowej. 12 grudnia żaglowiec zostaje odholowany do portu przez rządowy parowiec „Pfeil“.

W dniu 17 grudnia 1902 r., parowiec rządowy „Pfeil“ chciał już holować do portu lokalną łódź rybacką znajdującą się w niebezpieczeństwie. Przed wejściem jednak parowiec jest poniesiony przez prąd i tylko co unika uderzenia we wschodnie moło chroni go szybki zwrot. Załoga kutrów rybackich jest podjęta gdy kuter dryfuje za wschodnie moło, na plażę. Trzyosobowa załoga zostaje uratowana przez rybaków, którzy pokonują łodzią wysokie fale. Parowiec rządowy, który wziął swój kurs na pełne morze, jest w stanie wejść do portu o godz. 6:00 po południu. Nie ma potrzeby interweniowania w przygotowanej już do podjęcia akcji łodzi ratunkowej.

Duński trzymasztowiec „John Hintze“, kapitan Carl Jacobsen, z kamieniami polowymi z Bornholmu, jest rzucony przez silny prąd i wiatr na wschodnią główkę mola w dniu 30 listopada 1904 roku o 8.30 rano. Dziób i maszt ulegają zniszczeniu. Jeden z członków załogi zagrożony spadającym masztem przeskakuje na główkę mola. Wkrótce po tym pozostałe dwa maszty również pękają i przewracają się na jednostkę. Wrak unosi się za moło i przemieszcza się w kierunku plaży, gdzie załoga rzuca pośpiesznie kotwice. Łódź ratunkowa „General-Postmeister“ wychodzi z portu aby uratować załogę (kapitana i kucharza) wciąż znajdującą się na pokładzie. Budowniczy łodzi Otto Pagel udaje się na wrak 14 grudnia. Wrak trójmasztowca zostaje odholowany do portu przez parowiec rządowy „Pfeil“ następnego dnia celem naprawy.

23 grudnia 1904 roku na starą główkę zachodnią mola zostaje zepchnięty parowiec „Stadt Stolp“. Statek wiezie drobnicę pochodzącą ze Szczecina a przeznaczoną do uesteckiego portu. Parowiec, który przecieka po tym wypadku jest niemal pełen wody, mógł się jednak uratować od zatonięcia własną mocą maszyny i osiąść na płytkim miejscu w porcie.

W dniu 7 kwietnia 1905 r. ogłoszono, że dwie lokalne łodzie rybackie z trzema braćmi Meyer zostały utracone na morzu. Ciała ich są później odnalezione.

19 marca 1907 roku o godzinie 11.30 przy silnym wietrze z południowego zachodu za wschodnim mołem znalazła się łódź rybacka, po tym jak wcześniej nie mogła wejść do portu w Darłowie. Dwóch rybaków Franz Schulz i Potratz byli uratowani przez łódź ratunkową.

Am gleichen Tage wird ein Kutter vor der Hafeneinfahrt von Sturzseen erfasst und kentert. Die beiden Fischer Gustav Redmann und Zenke finden dabei den Tod, bevor das Rettungsboot herankommen kann.

Ein am 28. Juli 1909 früh plötzlich einsetzender starker Nordweststurm bringt die auf See befindlichen Fischerboote in große Gefahr. Das Rettungsboot, mit Mannschaften der Hafenbauinspektion besetzt, wird klagemacht. Es gelingt ihm, sämtliche Fischerboote rechtzeitig in den Hafen zu bringen. Nachdem das Wetter sich beruhigt hatte, tritt am nächsten Morgen ein starker Nordoststurm mit hohem Wellengang ein. Die Fischerboote waren inzwischen wieder ausgelaufen und erneut gefährdet. Das zu Wasser gebrachte Rettungsboot braucht nicht einzugreifen, da durch die Drehung des Sturmes auf Südwest sich der Seegang verringert und die Fischerboote den Hafen glücklich erreichen.

Am Totensonntag (20. November) 1909 mittags versucht das mit Pflastersteinen beladene schwedische Segelschiff „Idun“ im Sturm den Hafen zu erreichen. Da das Rettungsboot nicht hinausfahren kann, wird der Raketenapparat vorsorglich am Strand aufgefahren. Am Signalmast wird dem Segler die Fahrtrichtung angegeben, es gelingt ihm auch, in den Hafen einzulaufen.

Genau so ist es am nächsten Tag nachmittags 3.30 Uhr mit dem Schoner „Karl Gottfried“, Kapitän Höfner, der mit Ziegelsteinen nach Königsberg unterwegs ist und wegen des Nordoststurmes den Hafen aufsuchen will. Das Schiff kann nach der Signalfolge den Hafen erreichen.

Im Juni 1910 strandet der Schoner „Marie“. Die Bemannung konnte gerettet werden.

Am 23. Juni 1910 schlägt der frisch wehende Ostwind gegen Mittag nach Südwesten um und entwickelt sich in kurzer Zeit zu einem Orkan. Die meisten Fischer haben die Gefahr rechtzeitig erkannt und den Hafen erreichen können. Nur zwei Kutter und ein offenes Fischerboot sind noch auf See und in höchster Gefahr. Der Motorkutter des Fischers Vollbrecht fährt aber mit mehreren unerschrockenen Männern nochmals hinaus, um August Vollbrecht (den Bruder des genannten Kutterbesitzers) zu reiten. Das Boot kann zwar den Hilfen nicht erreichen, findet aber hinter der Ostmole Schutz. Auch die beiden Kutter erreichen nach hartem Kampf den rettenden Hafen.

Am 16. Juni 1912 erscheint der mit Salz beladene zweimastige Segler „Marie“ hinter der Ostmole und wird am nächsten Tage durch den Regierungsdampfer „Wilhelms“ in den Hafen geschleppt.

In der Nacht zum 9. Februar 1913 nach 12 Uhr wird die Rettungsmannschaft alarmiert. Der am 7. Februar hier nach Kopenhagen mit 5800 Ztr. Roggen ausgelaufene schwedische Dampfer „Tor“, Kapitän Israelsohn, ist zurückgekehrt und befindet sich in Seenot. Das Schiff wird von der starken Strömung hinter der Ostmole auf Strand getrieben. Unter der Führung des bereits über 70 Jahre alten Lotsenruderers a. D. Benjamin Sager erreicht das Rettungsboot „General-Postmeister“ vom Strande aus nach schwerem Kampf mit dem tobenden Element das sich inzwischen auf die Seite gelegte Schiff. Die neunköpfige Besatzung wird in dem Rettungsboot sicher an Land gebracht. Am 19. Februar gelingt es dem Bergungsdampfer „Rügen“, das gestrandete Schiff in den Hafen zu schleppen. Es wird hier ausgebessert und tritt am 23. Februar erneue seine Reise nach Kopenhagen an. Infolge der unruhigen See springt der Dampfer leck und muß nochmals den Strand — diesmal bei Rowe — nehmen. Die dortige Rettungsstation rettet die Besatzung mit dem Raketenapparat.

Am 16. April 1913 abends trifft der Regierungsdampfer „Wilhelms“ auf See einen von seiner Mannschaft verlassenen Raa-Schoner, der führerlos umhertreibt. Es handelt sich um den schwedischen Schoner „Phönix“ (Heimathafen Wisby), der ganz voll Wasser gelaufen ist und nur durch seine Bretterladung über Wasser gehalten wird. Der Regierungsdampfer bringt ihn in den Hafen und versucht, ihn auszupumpen. — Über das Schicksal der Besatzung ist nichts bekannt.

Im Hafen ist ein der Firma Gebr. Walde in Stolpmünde

Tego samego dnia kuter rybacki ze Sturzseen zostaje wciągnięty i przewrócony przez fale już przed wejściem do portu. Dwóch rybaków Gustav Redmann i Zenke znalazło śmierć, zanim jeszcze łódź ratunkowa mogła się zbliżyć.

Silny północno-zachodni sztorm, który nagle rozpętał się 28 lipca 1909 roku, naraził łodzie rybackie będące na morzu, na wielkie niebezpieczeństwo. Łódź ratunkowa, która była obsługiwana przez załogi z portowej stacji ratowniczej, była rzecz jasna w pogotowiu. Udaje się jej sprowadzić wszystkie łodzie rybackie do portu na czas. Po tym, jak pogoda się uspokoiła, następnego ranka następuje silna burza północno-wschodnia z wysokimi falami. Łodzie rybackie od tego czasu opuściły swój port i ponownie były zagrożone. Łódź ratunkowa postawiona już na wodzie nie musiała interweniować, ponieważ rotacja sztormu na południowy zachód zmniejsza fale morskie, i łodzie rybackie dotarły do portu szczęśliwie.

W niedzielę nazwaną niedzielą poległych (20 listopada 1909 roku) w południe szwedzki żaglowiec „Idun“, załadowany kostką brukową, próbuje dotrzeć do portu przy sztormowym wietrze. Ponieważ łódź ratunkowa nie może wyjść, wyrzutnia rakiet jest zamontowana na plaży jako środek ostrożności. Na maszcie sygnałowym żaglowiec otrzymuje kierunek jazdy, udaje mu się również wejść do portu.

Dokładnie tak jest następnego dnia o godzinie 3.30 z szkunerem „Karl Gottfried“, z kapitanem Höfner'em, który podróżuje z ceglami do Królewca i chce wejść do portu z powodu północno-wschodniego silnego wiatru. Statek może wejść do portu po informacyjnej banderze sygnału kierunku.

W czerwcu 1910 roku szkuner „Marie“ utknął. Załoga została uratowana.

23 czerwca 1910 roku najpierw wiejący ze wschodu wiatr skrzył na południowy zachód i w krótkim czasie przekształcił się w huragan. Większość rybaków dostrzegła niebezpieczeństwo i w odpowiednim czasie udało im się dotrzeć do portu. Tylko dwa kutry i otwartopokładowa łódź rybacka byli nadal na morzu i byli w największym niebezpieczeństwie. Kuter motorowy rybaka Vollbrecht, jednak wychodzi ponownie i było na nim jeszcze kilku mężczyzn do towarzyszących August'owi Vollbrecht'owi (w tym brat wspomnianego właściciela kutra). Jedna łódź nie może dotrzeć do niosących pomoc, ale znajduje schronienie za wschodnim molem. Inne dwie łodzie również docierają do portu ratunkowego po ciężkiej walce.

16 czerwca 1912 roku za wschodnim molem pojawia się nieoczekiwanie dwumasztowy żaglowiec „Marie“ wiozącym sól i jest holowany do portu następnego dnia przez rządowy parowiec „Wilhelms“.

W nocy 9 lutego 1913 roku, po godzinie 12.00, zespół ratownictwa został postawiony na nogi. Szwedzki parowiec „Tor“, kapitan Israelsohn, który opuścił port w Kopenhadze 7 lutego z ładunkiem 5800 centnarów żyta, właśnie się zbliżył do portu i jest w niebezpieczeństwie na morzu. Statek jest spychany na plażę przez silny prąd za wschodnim molem. Pod przewodnictwem ratownika wioślara A. D. Benjamin Sagera, który miał wtedy już ponad 70 lat, łódź ratunkowa „General-Postmeister“ dociera do statku blisko plaży i po trudnej walce z szalejącym wiatrem dziewięciosobowa załoga bezpiecznie wylądowała na łodzi ratunkowej. 19 lutego parowiec ratowniczy „Rugia“ zdołał wreszcie odholować opuszczony przez załogę statek do portu. Został on tutaj przeladowany i rozpoczął swoją podróż do Kopenhagi 23 lutego. W wyniku niespokojnego morza parowiec ma przeciek i ratownicy muszą ponownie wybrać się na plażę, tym razem koło Rowów. W akcji ratowniczej ratuje się załogę za pomocą rzutek wyrzucanych przez aparaturę rakietową.

16 kwietnia 1913 roku rządowy parowiec „Wilhelms“ spotyka szkuner Raa, który był porzucony przez swoją załogę, szkuner porusza się bez sternika. Jest to szwedzki szkuner „Phönix“ (port macierzysty Wisby), który jest pełen wody i jest utrzymywany na powierzchni tylko przez pływające drewno pokładu. Parowiec rządowy zabiera go do portu i wypompowuje z tej jednostki całą wodę wypełniającą pomieszczenia. — Nic nie wiadomo o losach załogi.

W porcie jest jedno z przedsiębiorstw o nazwie Gebr.

gehörender, mit 120 t Kohle beladener Kohlenhulk (Leichter) gesunken. Nach Wochen gelingt es dem Bergungsdampfer „Rügen“, nachdem Taucher und Dampfpumpe mehrere Tage tätig waren, ihn zu heben und zu bergen.

Am 24. Oktober 1913 nachmittags befindet sich ein hiesiger Fischkutter bei unruhiger See in Gefahr. Die alarmierte Rettungsmannschaft braucht nicht einzugreifen, da dem Kutter noch die Einfahrt gelingt. Der gleichzeitig vor der Einfahrt auftauchende Dampfer „Horst“ aus Königsberg, 'Kapitän Zenke, der hier Ladung nehmen will, läuft hinter der Ostmole auf Strand. Es gelingt ihm aber, ohne fremde Hilfe freizukommen.

Am 8. Januar 1914 gegen 10.45 Uhr abends strandet der Dampfer „Stolp“ in der großen Sturmflut etwa 500 Meter hinter der Ostmole. Der Dampfer war unter Führung des Kapitäns Schultz von Stettin nach hier bestimmt und ist völlig verloren. Die aus zehn Mann bestehende Besatzung wird unter sehr schwierigen Verhältnissen mit dem Rettungsboot „General-Postmeister“ an Land gebracht.

Am 3. Oktober 1916 vormittags wird der schwedische Motorschoner „Rapp“, Kapitän Flamström, mit Kalksteinen für Stolpmünde beladen, bei der Herrenbadeanstalt an Strand geworfen. Inzwischen sind schon beide Rettungsboote klar gemacht und der Raketennapparat am Weststrand aufgestellt worden. Zwei Mann der Besatzung werden durch die Rettungsboje gerettet, während die andern beiden sich durch Schwimmen an Land retten.

Anlässlich der goldenen Hochzeit wird dem langjährigen Vormann Benjamin Sager im Jahre 1916 in dankbarer Anerkennung seiner großen Verdienste und langjähriger Mitgliedschaft die kleine goldene Medaille der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger verliehen. Er hat die Doppelstation von der Gründung im Jahre 1867 bis zu seinem Tode im Jahre 1913 als Vormann geleitet.

Nach seinem Tode übernimmt der Lotsengehilfe Johann Eberhardt die Leitung der Doppelstation.

Am 27. Januar 1921 abends 6 Uhr erscheint der Dampfer „Wilhelm Stratmann“, Hamburg, mit dem Tankleichter „Oder“ der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Ges. von Pillau nach Holtenau unterwegs, bei Nordnordoststurm (Stärke 9—10) mit Schneeböen vor den Molen, um hier Nothafen zu nehmen. In dem harten Seegang reißt die die Schlepptrasse, so daß der Leichter auf Strand treibt. Die sechsköpfige Besatzung des Leichters wird unter schwierigen Verhältnissen — es ist sehr dunkel, dazu der Strand mit Glatteis überzogen — mit dem Raketennapparat an Land geholt.

Zwei Schleppzüge der Fa. Spruth, Greifswald, tauchen am 21. Januar 1921 nachmittags vor den Molen auf. Als der erste Dampfer, „Pollux“, vor der Ostmole ist, bricht die Ankerkette des Leichters, der nun abtreibt. Dem Dampfer wird die Fahrtrichtung mit der Winkflagge angegeben. Das Motorboot des Reichswasserschutzes jagt aus dem Hafen, um die Schiffbrüchigen des Leichters zu retten. Es muß jedoch wegen des hohen Seeganges vor den Molen umkehren, um nicht Boot und Mannschaft zu gefährden. In demselben Augenblick rudern harte Männerfäuste das Rettungsboot aus dem Hafen. Nach viertelstündiger Fahrt ist der Prahm eingeholt und die Mannschaft von drei Mann übernommen. Die Rückfahrt gestaltet sich um so schwieriger, als der Sturm noch zugenommen hat. Erst nach vier Stunden kommt das Boot durch die starke Brandung in den Hafen. An Deck des zweiten Dampfers bricht der Schleppbügel, wodurch die Schlepptrasse verlorengeht. Nun erleichtert, gewinnt der Dampfer bald den Hafen. Der erste (unbemannte) Prahm gerät bei Freichow auf Strand. Hier läuft auch der zweite auf. Die zweiköpfige Besatzung kann sich selbst an Land retten.

Der auf der Union-Werft in Königsberg umgebaute und an Italien verkaufte Personendampfer „Abbazia“, Fiume, wird auf der Heise dahin auf der Höhe von Kolberg durch den Sturm zur Umkehr veranlaßt. Am 20. Dezember 1922 erscheint er vor den Molen, um hier Nothafen zu nehmen. In der Einfahrt wird das Schiff, das nur 1,70 Meter Tiefgang hat, und dessen Aufbauten dem Wind große Angriffsflächen bieten, von einer Bö an den Molenkopf geworfen. Die Reeling und Aufbauten werden dabei

Walde in Stolpmünde i należy do niego masowiec do przewozu węgla (lżejszy) o ładowności 120 ton węgla. Po tygodniu, parowiec ratowniczy "Rügen" udaje się aby go podnieść i uratować z pomocą nurków i pomp parowych.

24 października 1913 roku, po południu, miejscowy kuter do połowu ryb jest w niebezpieczeństwie na niespokojnym morzu. Zaalarmowany zespół ratowniczy nie musi jednak interweniować, ponieważ jednostce udaje się wejść do portu bez pomocy. Parowiec "Horst" z Królewca, "Kapitan Zenke, który przyplął tu po ładunek, został wyrzucony za wschodnim moło, na plażę. Ale udaje mu się uwolnić bez pomocy z zewnątrz.

8 stycznia 1914 roku, około godziny 10:45, parowiec "Stolp" utknął przy wielkiej fali sztormowej około 500 metrów za wschodnim mołem. Parowiec był prowadzony w tym rejsie pod wodzą kapitana Schultza ze Szczecina i wydawało się, że jest całkowicie zagubiony. Załoga dziesięciu mężczyzn zostaje sprowadzona na brzeg przez łódź ratunkową "General-Postmeister" w bardzo trudnych warunkach.

3 października 1916 roku szwedzki szkuner motorowy "Rapp", kapitan Flamström, załadowany wapieniem przeznaczonym dla Ustki, zostaje wyrzucony na plażę dla mężczyzn - po zachodniej stronie. W międzyczasie obie łodzie ratunkowe zostały już wyklarowane, a aparat raketowy został zainstalowany na zachodniej plaży. Dwoch członków załogi zostaje uratowanych przez rzutkę ratowniczą, a dwóch pozostałych ratuje się płynąc wpław do łądu.

Z okazji „złotego” jubileuszu, wieloletni szef Benjamin Sager został odznaczony w 1916 roku małym złotym medalem Niemieckiego Towarzystwa Ratowania Rozbitków we wdzięcznym uznaniu jego wielkich zasług i wieloletniego członkostwa. Zarządził stacją ratownictwa od jej założenia co miało miejsce w 1867 aż do chwili jego śmierci w 1913 roku jako szef.

Po jego śmierci, szefostwo obejmuje Johann Eberhardt, asystent, przejmując więc zarządzanie stacją ratowniczą.

27 stycznia 1921 roku o godzinie 6 wieczór został zauważony parowiec "Wilhelm Stratmann", Hamburg z tankowcem "Oder" będącym własnością Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Ges. w drodze z Pillau do Holtenau, w czasie sztormu z północnego wschodu (o sile 9-10) z zawieją śnieżną, chodziło o wejście do portu awaryjnego. W tych ciężkich warunkach holownik uwalnia się, przez co dryfuje na plażę. Sześciuosobowa załoga Leichter'a zostaje sprowadzona na brzeg dzięki rzutkom raketowym w tych trudnych warunkach — jest bardzo ciemno, a plaża pokryta jest lodem.

Dwa holownicze pociągi firmy Spruth, z Greifswald, pojawiają się po południu przed mołami w dniu 21 stycznia 1921 roku. Kiedy pierwszy parowiec, "Pollux", znajduje się przed wschodnią główką, pęka łańcuch kotwicy holownika, który teraz dryfuje. Parowiec utrzymuje kierunek pływ z wywieszoną flagą sygnalizacyjną. Motorówka ochrony wybrzeża morskiego wychodzi z portu, aby uratować rozbitków holownika. Jednakże musi jednak zawrócić ze względu na wysokie fale, zwraca jeszcze przed pomostami, aby nie zagrozić łodzi i załodze. W tym samym momencie twarde mięśnie mężczyzn wyprowadzają łódź ratunkową z portu. Po kwadransie jazdy, Prahm zostaje zaczepiony, a załoga w osobach trzech mężczyzn zostaje przejęta. Podróż powrotna jest tym trudniejsza, że zafalowanie wzrosło. Dopiero po czterech godzinach łódź wchodzi do portu z powodu wielokrotnego halsowania. Na pokładzie drugiego parowca nastąpiło zerwanie się holownika, powoduje to utratę zaczepu holowniczego. Tak uwolniony parowiec wkrótce wchodzi do portu. Pierwszy (bezzałogowy) Prahm morze wyrzuca na plażę w Orzechowie. Tak było również i z drugą jednostką. Dwuosobowa załoga mogła sama się uratować.

Parowiec pasażerski "Abbazia", Fiume, który został przebudowany w stoczni Union-Werft w Królewcu i został sprzedany do Włoch, musi przez sztorm wracać z wysokości Kołobrzegu. 20 grudnia 1922 roku pojawił się przed mołami Ustki, aby port w Ustce był jego portem ratunkowym. Przy wejściu statek, który ma tylko 1,70 metra zanurzenia i którego nadbudówki mają duże powierzchnie do ataku przez wiatr, jest rzucony przez podmuch na główkę moła. Nadburcia i

eingedrückt auch gerät die Maschine bei dem Anprall in Unordnung. Das Schiff treibt nun dem Strande zu und wird mit der Breitseite auf die steinernen Wellenbrecher geworfen. Dem gerade im Hafen liegenden Bergungsdampfer „Atlas“ gelingt es endlich, das gestrandete Schiff abzuschleppen.

Am 30. September 1925 nachmittags gegen 4 Uhr rennt der von Hamburg nach hier bringendem Dampfer „Aenne Otto Ippen 30“, Stettin, bei stürmischem Wetter auf den Ostmolenkopf. Das Vorschiff wird hierbei eingedrückt. Der Nordweststurm schlägt das Schiff auf den Oststrand. Es gelingt ihm aber, selber freizukommen. Um 4.45 Uhr nachmittags macht er am Kai fest.

Am 11. März 1925 strandet um 2 Uhr nachts bei Nordoststurm mit Schneetreiben das lettische Motorschiff „Sophija Marija“ mit Holz von Riga nach hier bestimmt, hinter der Westmole. Die aus sieben Mann bestehende Besatzung wird mit dem Raketenapparat gerettet. Das Schiff wird am 5. April vom Bergungsdampfer „Hansa“ abgeschleppt. Es läuft am 7. April nach Stettin zur Reparatur aus.

Der hiesige Fischkutter „Sto. 60“ springt am 31. Dezember 1925 eine halbe Stunde vor den Molen leck. Durch das eingedrungene Wasser versagt kurz vor der Einfahrt der Motor. Der Kutter treibt in östlicher Richtung ab und bei Freichow auf Strand. Der aus den Fischern P. Beckmann, F. Raddatz und P. Ziepke bestehenden Besatzung gelingt die Rettung an Land.

Am 30. März 1926 wird das Rettungsboot „General-Postmeister“ der Oststation außer Betrieb und am 23. November 1926 das neue Boot, das denselben Namen erhält, in Dienst gestellt.

Ende Januar 1927 wird der dem Fischer Karl Krakow gehörende Fischkutter Sto. 87 bei der Heimkehr vom Fang auf See von einem plötzlich aufkommenden Südsturm überrascht. Das Ruder wird von den Wellen zerschlagen und der Kutter ein Spielball der Wellen. In ihrer Not gibt die Mannschaft Feuerzeichen durch Abbrennen von ölgetränkten Kleidungsstücken. Der letzte heimkehrende Kutter eilt seinen bedrängten Kameraden zu Hilfe. Es gelingt ihm, die Besatzung überzunehmen und den Kutter in den Hafen zu schleppen.

Am 18. Dezember 1927 früh in der Dunkelheit verpaßt ein von Dänemark mit Fischen nach hier kommender dänischer Fischkutter die Einfahrt in die Hafenanlage beim Lotsenamnt und läuft im sogenannten Bassin auf Strand: Das Fahrzeug wird von dem hiesigen Kutter „Berta Pagel“ geborgen.

Am 17. Januar 1928 springt der hiesige Fischkutter Sto. 75 auf hoher See leck. Es gelingt seiner Besatzung, den Kutter Sto. 17 (Gebr. Vollbrecht) durch Feuersignale herbeizurufen. Die Fischer Emil Beckmann und seine Mitfahrer werden vom sinkenden Kutter gerettet. Der Kutter muß seinem Schicksal überlassen werden.

Infolge starken Sturmes und hohen Seeganges kann der dänische Fischkutter „SE 59“ am 15. Juni 1928 den Hafen nicht erreichen. Die Rettungsmannschaft ist schon alarmiert und liegt mit dem Rettungsboot „General-Postmeister“ vor der Mündung in Bereitschaft, als der Kutter in einem günstigen Augenblick noch den Hafen gewinnt.

Auch am 7. Februar 1930 wird die Mannschaft alarmiert, da hiesige Fischkutter bei Windstärke 8 aus Nordnordwest mit Scheetreiben den Hafen nicht erreichen können. Die Kutter kommen aber noch in den Hafen, ohne daß das Rettungsboot „General-Postmeister“ einzugreifen braucht. Nochmals aus diesem Grunde wird die Bereitschaft des Rettungsbootes am 5. August 1930 notwendig, als Stolpmünder Fischkutter bei Windstärke 8 aus Nordwest und schweren Brechern aus der Hafeneinfahrt zunächst nicht einlaufen können. Das Rettungsboot braucht auch nicht eingesetzt zu werden, da es den Fischern gelingt, die Kutter selbst in den Hafen zu bringen.

Am 26. Mai 1931 trifft das neue Motorrettungsboot per Bahn hier ein. Das Boot, das für die Weststation bestimmt ist, führt zu Ehren des langjährigen Vorstandsmitgliedes des hiesigen Ortsvereins und Förderers des Seerettungswesens, Konsul Arnold Koepke, den Namen „Konsul Koepke“. Es ist 9 Meter lang, 2,70 Meter breit und hat einen Tiefgang von 0,80

nadbudówki są wgniecione, z tej operacji również maszynownia dostaje „cios“ podczas uderzenia. Statek po tym dryfuje w kierunku plaży i jest rzucony przez fale burtą na kamienie. Niesie pomoc parowiec ratowniczy „Atlas“, który znajdował się w porcie i w końcu udało się mu odholować opuszczony statek.

30 września 1925 roku, około godziny 4:00 po południu, parowiec „Aenne Otto Ippen 30“, ze Szczecina, płynie prosto na główkę wschodniego mola w czasie trwania silnego sztormu. Statek zostaje „wyrzucony“ z wejścia do portu. Północno-zachodni wiatr uderza w statek na tyle silnie, że znalazł się on na wschodniej plaży. Udaje się mu jednak uwolnić z mielizny i o 4:45 po południu zatrzymuje się przy nabrzeżu portu.

11 marca 1925 roku o godzinie 2 w nocy łotewski statek motorowy „Sophija Marija“ z drewnem z Rygi przeznaczonym dla Ustki, utknął w śnieżyca za Zachodnim Molem. Siedmioosobowa załoga zostaje uratowana za pomocą rzutek z aparatu rakiетowego. Statek został odholowany przez parowiec ratowniczy „Hansa“ 5 kwietnia. Statek motorowy wypłynął 7 kwietnia do Szczecina, do naprawy.

Ustecki kuter rybacki „Sto. 60“ porusza się z przeciekami 31 grudnia 1925 roku mając jeszcze pół godziny drogi do portu. Silnik zalany wodą morską zawodzi i tuż przed wejściem do portu przestaje pracować. Kuter dryfuje w kierunku wschodnim i w końcu znajduje się na plaży w Orzechowie. Załogę kutra składający się z rybaków P. Beckmann'a, F. Raddatz'a i P. Ziepke'go, udaje się uratować, sprowadzić na ląd.

30 marca 1926 roku łódź ratunkowa „General Postmeister“ stacji wschodniej została wycofana ze służby i 23 listopada 1926 roku weszła do służby nowa łódź, która otrzymała tę samą nazwę.

Pod koniec stycznia 1927 r. zwodowano łódź rybacką Sto.87 należąca do rybaka Karla Krakow'a kiedy wrócił do domu z połowu na morzu, był zaskoczony nagłym nasileniem się południowej burzy. Ster był rozbity przez fale i kuter zachowywał się na fali jak piłka. W tych okolicznościach, w ich niebezpieczeństwie, zespół daje sygnały ognia poprzez spalanie odzieży nasączonej olejem. Ostatni powracający kuter rusza na pomoc swojemu dryfującemu towarzyszowi. Udaje mu się przejąć cumę i odholować kuter do portu.

W dniu 18 grudnia 1927 roku, zaraz po zapadnięciu zmroku, duńska łódź rybacka i z duńskim portem macierzystym załadowana rybami, szukała wejścia do obiektu portowego ale w rezultacie znalazła się blisko plaży. Kuter został uratowany przez lokalnego klienta- statek „Berta Pagel“.

17 stycznia 1928 roku miejscowa łódź rybacka Sto.75 dryfowała na pełnym morzu. Jego załoga wysyłała sygnały ogniowe. W bliskości był kuter Sto. 17 (Gebr. Vollbrecht), który podjął akcję ratowniczą. Rybak Emil Beckmann i jego załoga udzielili pomocy zabierając załogę z tonącego kutra. Sam kuter musiał być pozostawiony jego losowi.

15 czerwca 1928 roku z powodu silnego sztormu i żegluga w tym czasie po pełnym morzu duńska łódź rybacka „SE 59“ nie mogła dotrzeć w porę do swojego portu. Ekipa ratunkowa w usteckim porcie jest już przygotowana i jest w gotowości z łodzią ratunkową „General-Postmeister“ stojąc przed wejściem do portu, gdy kuter wpływa do portu w dogodnym momencie.

Również 7 lutego 1930 roku załoga ratownicza zostaje zaalarmowana, ponieważ lokalne łodzie rybackie nie mogą dotrzeć do portu przy sile wiatru 8 z północnego-północnego zachodu. W końcu kolejne kutry przychodzą do portu bez konieczności interwencji łodzi ratunkowej „General-Postmeister“. Po raz kolejny z powodu złej pogody tj. o sile wiatru 8 z północnego zachodu gotowość łodzi ratunkowej staje się konieczna tak jak było 5 sierpnia 1930 roku, kiedy łodzie rybackie i ciężkie jednostki stały u wejścia do portu i nie mogły pokonać fali. Jednak nie trzeba było używać łodzi ratunkowej, ponieważ rybakom udawało się sprowadzić kutry do portu.

26 maja 1931 roku nowa motorowa łódź ratownicza jest przywieziona tu pociągiem. Jest to łódź, która jest przeznaczona do stacji zachodniej, ma nazwę „Konsul Koepke“ na cześć wieloletniego członka zarządu lokalnego stowarzyszenia i promotora morskiego systemu ratownictwa, konsula Arnolda Koepke. Łódź ma 9 metrów długości, 2,70 m szerokości i

Meter. Das von der Fa. Lürssen in Vegesack erbaute Fahrzeug besitzt einen 28—30-PS-Motor, der ihm eine Geschwindigkeit von 7 Seemeilen in der Stunde ermöglicht. Der Selbst-entleerer schafft eingedrungenes Wasser in 43 Sekunden wieder aus dem Boot. Es ist mit einer Sende-Raketenpistole sowie allem nötigen Bergungsmaterial, einer Schiffsapotheke und elektrischer Beleuchtung ausgerüstet. Zur Bedienung sind nur sechs Mann nötig.

Das alte Boot der Weststation, „Dr. med. Fritz Gärtner, Wiesbaden“ wird am 7. November 1931 nach Pillkopen verladen.

Die erste Rettungsfahrt des Motorrettungsbootes „Konsul Koepke“ erfolgt am 9. März 1932. Der hiesige Fischkutter mit den Fischern W. Krakow und W. Wolter hat im Nordnordoststurm (Stärke 7—8) das Ruder verloren. Der Regierungsdampfer „Geheimrat Mau“ versucht, den Kutter in den Haien zu schleppen. Infolge hoher See und starker Küstenströmung schlägt er gegen den Molenkopf und treibt dicht neben der Westmole auf Strand. Die beiden Fischer werden vom Rettungsboot übernommen. Der Kutter bricht auseinander.

Am 24. August 1932 kommen sieben hiesige Fischkutter bei Nordoststurm in Seenot. Die Rettungsmannschaft wird um 5 Uhr nachmittags alarmiert und liegt mit dem Motorboot „Konsul Koepke“ vor den Molen in Bereitschaft. Sämtliche Kutter können selbst den Hafen erreichen.

In der Nacht zum 25. Oktober 1932 kommen viele hiesige Fischkutter durch plötzlich einsetzenden Nordweststurm in Gefahr. Der Kutter Sto. 61 ist leck geschlagen. Seine Besatzung, die Fischer Paul Beckmann und Franz Erdmann, werden von „Sto. 49“ übernommen. Der Kutter „Sto. 61“ sinkt sofort nach der Übernahme. Das Rettungsboot „Konsul Koepke“ wird um 7 Uhr morgens klar gemacht und sticht in See, um die Kutter notfalls in den Hafen zu leiten. Alle Kutter laufen glatt ein, nur „Sto. 22“ legt sich, da er manövrierunfähig ist, schwer vor die Hafeneinfahrt. Das Fahrzeug wäre zerschellt, wenn es nicht von dem Rettungsboot in Schlepp genommen und in den Hafen gebracht worden wäre.

Am 21. Januar 1933 vormittags gegen 9 Uhr kommt ein Segler bei auffrischendem Nordostwind (Stärke 6) und hohem Seegang mit Kurs auf Stolpmünde in Sicht. Der Lotse geht aber nicht an Bord, da er es für bedenklich hält, das Schiff in den Haien zu bringen. Inzwischen ist das Rettungsboot „Konsul Koepke“ ausgelaufen, da die Gefahr der Strandung für den Segler besteht. Der Versuch des Kapitäns Hansen, den Segler „Rose“ allein in den Haien zu bringen, mißlingt. Das Fahrzeug wird von der Küstenströmung erfaßt und läuft gegen die Westmole. Hierbei bricht das Vorgeschieß weg und der Segler treibt — ständig hart auf Grund stoßend — an der Mole entlang. Er ist völlig vereist und die hohen Masten drohen beim Wracken des Schiffes überzugehen. Das Rettungsboot geht längsseits und der Vormann Eberhard treibt die Besatzung zur Eile an. Nachdem die vierköpfige Besatzung in das Boot übernommen worden ist, bekommt der Segler Schlagseite und wird von der zunehmenden See überflutet. Am andern Morgen künden einige Trümmer vom Untergang des Schiffes. Der Segler „Rose“ war mit einer Kohlenladung von Danzig nach Schweden unterwegs.

Vom Lebaer Fischkutter 14 werden am 21. März 1933 drei Fischer geboren.

Am 3. Oktober 1933 morgens gegen sieben Uhr strandet der in Lübeck beheimatete Dampfer „Riga“, der mit einer Ladung Papier- holz von Leningrad nach hier bestimmt ist. Eine Gefahr für die Mannschaft bestand vorerst nicht. Das Motorrettungsboot wurde klar zum Auslaufen gemacht. Im Interesse der Bergung werden zwei Fahrten zu dem in der Brandung liegenden Dampfer gemacht.

Der Motorsegler „Wolfgang“ aus Hamburg, unter Führung des Kapitäns Miran, strandet am 10. April 1934 zwei Kilometer westlich von Stolpmünde. Der von Lübeck für Danzig bestimmte Segler hat Soda und leere Fässer geladen. Die aus drei Mann bestehende Besatzung kann die mit dem

zanurzenie 0,80 metra. Zbudowana przez firmę Lürssena w Vegesack, jednostka ma silnik o mocy 28-30 KM, który pozwala na uzyskanie prędkości 7 mil morskich na godzinę (t.j. 7 węzłów). Samoosuszenie wody przez jej wypompowanie z łodzi następuje w ciągu 43 sekund. Jest wyposażony w pistolet raketowy, a także wszystkie niezbędne materiały ratownicze, apteczkę i oświetlenie elektryczne. Tylko sześciu mężczyzn jest potrzebnych do podjęcia wszystkich działań ratowniczych.

Stara łódź stacji zachodniej, "Dr med. Fritz Gärtner, Wiesbaden" zostaje załadowana do wysyłki, do Pillkopen 7 listopada 1931 roku.

Pierwsza misja ratunkowa łodzi ratunkowej "Konsul Koepke" miała miejsce 9 marca 1932 roku. Lokalna łódź rybacka z rybakami W. Krakow i W. Wolter straciła ster w północno-północno-wschodnim sztormie (siła wiatru 7-8). Rządowy parowiec "Secret Council Mau" próbuje holować kuter zaczepiony sztywno. W wyniku silnego zafalowania morza i silnego prądu przybrzeżnego parowiec uderza w główkę mola i dryfuje blisko zachodniego mola poruszając się w kierunku plaży. Dwóch rybaków zostało przejętych przez łódź ratunkową. Kuter po tym zderzeniu się rozpada.

24 sierpnia 1932 roku siedem lokalnych łodzi rybackich było w niebezpieczeństwie podczas sztormu północno-wschodniego. Zespół ratownictwa był zaalarmowany o godzinie 5:00 po południu i stanął w gotowości z motorówką "Konsul Koepke" przed wejściem do portu. Wszystkie łodzie mogły dotrzeć do portu samodzielnie.

W nocy z 25 października 1932 roku dużo lokalnych łodzi rybackich jest zagrożonych nagłym nadejściem północno-zachodniego sztormu. Łódź Sto. 61 jest nieszczęśliwa. Jej załoga, rybacy Paul Beckmann i Franz Erdmann, przechodzą na "Sto.49". Natomiast opuszczoną przez załogę łódź "Sto. 61" holowano. Łódź ratunkowa "Konsul Koepke" jest przygotowana do podjęcia akcji ratowniczej i o 7 rano wyrusza do asekurowania kutrów w drodze do portu, interweniuje jeśli to konieczne. Wszystkie łodzie spływają płynnie, poza łodzią "Sto. 22", która jest zbyt ciężka, ponieważ nie jest w stanie swobodnie manewrować. Łódź zostałaby rozbita, gdyby nie była odholowana przez łódź ratunkową do portu.

21 stycznia 1933 roku o godzinie 9:00 przed południem w zasięgu wzroku pojawił się żaglowiec, wiatr nie był zbyt silny i dął z kierunku północno-wschodniego (siła wiatru 6) i płynął pełnym wiatrem niemal prosto z morza, z kursem na port w Uście. Jednak pilot nie wchodzi na pokład, ponieważ uważa, że wątpliwe jest wprowadzenie statku w główkę. Tymczasem łódź ratunkowa "Konsul Koepke" opuściła już port. Próba podjęta przez kapitana Hansena, aby sprowadzić do portu żaglowiec "Rose" bez czynnego udziału jego załogi tylko sprężniętego nie powiodła się. Statek został złapany przez prąd przybrzeżny i poruszał się przez jakiś czas na przeciw zachodniej główki mola. Tutaj uprząż pęka, a żaglowiec dryfując wzdłuż mola, niestannie szoruje dnem po piasku. To było niebezpieczne, bo wysokie maszty grożą przewróceniem, gdy statek uderzy w przeszkodę. Łódź ratunkowa płynęła wzdłuż burty, a starszy ratownik Eberhard nakłaniał załogę do pośpiechu. Po tym, jak czteroosobowa załoga żaglowca została przejęta do łodzi, żaglowiec zostaje zalany przez fale morskie. Następnego ranka niektóre szczątki mówią o zatonięciu statku. Żaglowiec "Róża" podróżował z Gdańska do Szwecji z ładunkiem węgla.

21 marca 1933 r. trzech rybaków zostało uratowanych z kutra rybackiego.

3 października 1933 roku około godziny siódmej rano utknął na mieliźnie lubecki parowiec "Ryga", który zmierzał do portu w Uście z ładunkiem drewna „papierówki” z Leningradu. W pierwszej chwili nie stanowiło to zagrożenia dla załogi. Motorowa łódź ratownicza podjęła zadanie opróżnienia parowca. W interesie ratownictwa, jednak dwa razy podejmowała kurs do statku.

Motorowiec wyposażony też w żagle "Wolfgang" z Hamburga, pod przewodnictwem kapitana Miran'a, utknął na mieliźnie 10 kwietnia 1934 roku dwa kilometry na zachód od Ustki. Statek ten płynął z Lubeki do Gdańska z ładunkiem sody i transportował też puste beczki. Załoga trzech mężczyzn nie

Raketenapparat herübergeschossene Leine nicht fassen, erst die zweite Leine kann von ihr erfaßt werden. Die Mannschaft macht trotzdem keine Anstalten, das Joltau herüber zu holen, sondern bringt das Schiffsboot zu Wasser und springt in das Boot. An der Leine versucht sie das Boot an Land zu ziehen. Ungefähr 50 Meter vom Lande entfernt kentert das Boot. Die Mannschaft versucht nun, schwimmend das Land zu erreichen. Einige Leute der Rettungsmannschaft erkennen die Gefahr und springen ins Wasser, das ihnen bis zum Hals reicht. Sie können die bereits Ermatteten glücklich an Land bringen. Die Schiffbrüchigen werden sofort in dem benachbarten Forsthaus untergebracht und mit trockener Kleidung versehen. Das Schiff ist vollkommen verloren.

Das Rettungsboot wird am 8. Mai 1934 klar gemacht, da die Fischkutter bei böigem Wetter und schweren Brechern eine gefährvolle Einfahrt zu bestehen haben. Ein Eingreifen des Bootes ist aber nicht erforderlich.

Nord um. Die Kutter nehmen deshalb Kurs auf Stolpmünde. Der Wind nimmt zu und steigt zur Windstärke 6 an. Den ersten Kuttern glückt noch die Einfahrt. Um 3 Uhr nachmittags ist. In der Nacht zum 6. Juli 1934 ist die Hochseefischereiflotte zum Fang ausgelaufen. Am Vormittag des 6. Juli springt der Wind nach dem Wind aber schon auf Stärke 8 angeschwollen und noch sind 18 Kutter auf See. Das Rettungsboot „Konsul Koepke“ bringt 17 Fahrzeuge in den Hafen. Der letzte Kutter „Sto. 19“ kann später allein den Hafen erreichen, da der Wind abgeflaut ist.

In den langen Jahren seit der Gründung sind noch die Kapitäne Albert Hoppe, Paul Reetzke (erster Vorsitzender), Franz Hoppe (stellvertretender Vorsitzender) und Konsul Arnold Koepke (Kassenführer) zum Wohle der Station im Vorstand tätig gewesen. Den Vorstand bilden im Jahre 1936 Kapitän Franz Hoppe als erster Vorsitzender, Kaufmann Erich Walde als Kassenführer und Lotsengehilfe Johann Eberhardt als Vormann.

Abschließend sei noch erwähnt, daß alljährlich in der Kurzeit Übungen mit den Rettungsgeräten stattfanden.

Schlußwort

Das Material für die vorliegenden Artikel wurde aus alten Aufzeichnungen und Lokalberichten und Aufsätzen in dem „Stolper Wochenblatt“, der „Zeitung für Hinterpommern“ und der „Zeitung für Ostpommern“ geschöpft. Es konnte sich hierbei nur um eine kurze Zusammenstellung dieser Berichte und Aufsätze handeln, eine größere Auswertung des umfangreichen Materials würde über den gesteckten Rahmen hinausgehen.

Mögen diese Zeilen, die als kleiner Beitrag für die Stolpmünder Ortsgeschichte geschrieben wurde, auch als solcher gewertet werden.

mogła uchwycić smyczy wystrzelonej aparatem raketowym, dopiero druga rzutka mogła być uchwycona przez załogę. Niemniej jednak załoga nie podjęła żadnych prób sprowadzenia jednostki, ale przenosi łódź za burtę do wody i wskazuje do tej zwodowanej łodzi. Za cumę próbowała wyciągnąć łódź na brzeg. Około 50 metrów od lądu łódź się wywraca. Załoga próbuje teraz dotrzeć do płynąc w pław. Niektórzy członkowie ekipy ratunkowej rozpoznali to niebezpieczeństwo i skaczą również do wody, która sięga im do szyi, robią to aby nieść pomoc. Pomagają zabrać się rozbitkom na brzeg już wyczerpanych, ale szczęśliwych. Rozbitków natychmiast przeprowadza się do pobliskiego lasu i jest tam przygotowana sucha odzież. Statek jest całkowicie stracony.

Łódź ratunkowa została wyklarowana 8 maja 1934 roku, ponieważ łodzie rybackie muszą przejść przez niebezpieczne wejście portowe przy porywistym wietrze. Nie było jednak potrzeby, aby łódź interweniowała.

Jest wiatr północny. Kutry rybackie wytyczają zatem kurs na port w Ustce. Wiatr zwiększa się i wzrasta do siły wiatru 6. Pierwszy kuter już pokonuje wejście do portu o godzinie 3 w godzinach popołudniowych. W nocy 6 lipca 1934 r. flota rybacka dalekomorska zabrała się jeszcze do połowów. Rankiem 6 lipca wiatr ciągle zmienia swoją siłę, ale już wzrasta do siły 8 i 18 kutrów jest cały czas w morzu. Łódź ratunkowa "Konsul Koepke" asekuruje 17 kutrów w drodze do portu. Ostatni kuter "Sto. 19" może później dojść do swojej przystani, ponieważ wiatr zaczął wtedy już wyraźnie słabnąć.

W ciągu długich lat od czasu powstania, kapitanowie Albert Hoppe, Paul Reetzke (pierwszy przewodniczący), Franz Hoppe (zastępca przewodniczącego) i konsul Arnold Koepke (skarbnik) byli aktywnie działającymi w zarządzie na rzecz stacji ratowniczej. W 1936 roku kapitan Franz Hoppe był pierwszym przewodniczącym, kupiec Erichem Walde pracował jako skarbnik, a Johann Eberhardt jako Vormann.

Na koniec należy wspomnieć, że ćwiczenia ze sprzętem ratowniczym odbywały się co roku w okresie kuracyjnym.

Podsumowanie

Materiał do tych artykułów został zaczerpnięty ze starych zapisów oraz lokalnych raportów i esejów drukowanych w takich czasopismach jak: "Stolper Wochenblatt", "Zeitung für Hinterpommern" i "Zeitung für Ostpommern". Niniejsze opracowanie mogło być tylko krótką kompilacją tych sprawozdań i esejów, a jeszcze większa część, obszernego zresztą materiału, wykraczałaby poza ramy tego opracowania.

Niech te słowa, które zostały zapisane jako niewielki wkład w historię Stolpmünde, również będą traktowane jako część historii.