

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

DR ALFRED WIEŁOPOLSKI

E L B Ł Ą G

DZIEJE I PRZYSZŁOŚĆ

1946

GDAŃSK — BYDGOSZCZ — TORUŃ
I N S T Y T U T B A Ł T Y C K I

311/138

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

DR ALFRED WIELOPOLSKI

E L B L A G

DZIEJE I PRZYSZŁOŚĆ

1946

GDAŃSK — BYDGOSZCZ — TORUŃ
I N S T Y T U T B A Ł T Y C K I

1919

Referaty i materiały

1 W.

F. 29 6855



914.38

Praca o Elblągu, którą oddajemy w ręce czytelnika, powstała w wyniku badań prowadzonych przez Instytut Bałtycki w dwojakim kierunku. Z jednej strony chodzi o zapoznanie się z wartościami, wnoszonymi przez Ziemię Odzyskane w gospodarstwie żyłcie Polski; przez ocenę poszczególnych środowisk prowadzi nas drogą do syntezy w stosunku do zwartej całości, którą stanowi nadmorski region Polski — Wielkie Pomorze. Z drugiej strony przesunięcie układu granic politycznych, które stanowiły przed wojną sztuczne zapory i przeszkodę dla harmonijnego rozwoju Wielkiego Pomorza — owego dziś rozległego pomostu łączącego Polskę z morzem, zmusza nas do zastanawiania się nad nowymi kierunkami rozwoju i rolą przypadającą w związku z tym poszczególnym środowiskom na Pomorzu.

Elbląg stanowi ciekawy fragment owego wielkiego zagadnienia. Nie tylko ze względu na szczególną linię rozwojową w zmiennych stosunkach historii, ale przede wszystkim jako wartość realna węzła komunikacji lądowej i śródlądowej, położonego w bezpośrednim pobliżu największego zespołu portowego na Bałtyku — Gdyni — Gdańska.

Praca nad gromadzeniem materiałów geograficzno-gospodarczych o Elblągu, wynikając z ogólnych przesłanek badawczych Instytutu Bałtyckiego, zbiegła się z celem doraźnym, a mianowicie z zaspokojeniem bieżących potrzeb i inicjatywą Regionalnego Urzędu Planowania Przestrzennego w Gdańsku.

Instytut Bałtycki

Geneza miasta

Założenie miasta Elbląga wiąże się z krzyżacką strategią podboju w odniesieniu do Prus. Krzyżacy kierowali się zasadą tworzenia podbojowych baz wypadowych, związanych wodną arterią komunikacyjną, jak Wisła, Nogat, Wybrzeże Zalewu Wiślanego, Pasłęka i Pregola. O wyborze miejsca wzdłuż nakreślonej bazy strategicznej decydowały względy związane z właściwością terenu: w jakiej mierze stanowił on dobre podłoże budowlane oraz w jakiej mierze był zabezpieczony przed wylewem wód; jednocześnie chodziło o możliwie największe zbliżenie budowanych fortec do linii brzegowej. Po Elblągu, założonym w roku 1237, zostały założone zamki krzyżackie: w Broniewie w r. 1254, w Kłajpedzie w r. 1257, w Królewcu w r. 1258, w Malborku w r. 1276, we Fromborku w r. 1278, w Grudziądzu w r. 1291, w Rybakach w r. 1298, w Świętomiejscu w r. 1301.

Wybór miejsca pod twierdzę, dyktowany wyłącznie względami polityczno-wojskowymi, nie nawiązywał z reguły do tradycji geo-gospodarczej, stając się natomiast często jej źródłem. Zamek, biskupstwo, klasztor czy uniwersytet były w średniowieczu czynnikami miastotwórczymi, powodując narastanie wokół rzemiosła i z czasem rynku handlowego; — z biegiem czasu szereg krzyżackich etapów wojskowych przekształcił się w poważne niejednokrotnie ośrodki miejskie.

Elbląg stanowił w szeregu twierdz krzyżackich *sui generis* wyjątek. Powstał on bowiem w rejonie staropruskiego ośrodka handlowego Truso, o którym najdawniejsza i bodaj jedyna wzmianka sięga czasów Alfreda Wielkiego w t. zw. opisie podróży Wulfstana z końca IX wieku. Opanowanie Elbląga

przez Krzyżaków zbiegło się z zainteresowaniem się owym rejonem ze strony kupców z Lubeki, którzy założyli tutaj kolonię, włączoną stosunkowo rychło do związku hanzeatyckiego.

Warunki położenia

W owym okresie późnego średniowiecza inaczej przedstawiało się otoczenie Elbląga aniżeli obecnie. Mierzeja Wiślana, zamykająca Zalew Wiślany, stanowiła szereg poodcinanych od siebie morzem odcinków. Ujście Nogatu do Elblązki znajdowało się powyżej miasta. Istniał więc naturalny dogodny port, położony w głębi dobrze osłoniętej zatoki na przesmyku między jeziorem Drużno, w pobliżu ujścia Elblązki, niosącej znacznie większe masy wody. Elbląg w ówczesnych stosunkach stanowił port dostępny dla każdego transportu morskiego. To też interesy gospodarcze miasta były skierowane całkowicie ku morzu. Późniejsza konkurencja Gdańska i Królewcą nie istniała u zarania dziejów miasta. Dopiero z biegiem czasu następowały zmiany, powodujące zaćmiewanie Elbląga przez obydwu możliwych sąsiadów. Faktem, który poważnie i niekorzystnie zaważył na niepodzielnym handlowym prymacie Elbląga w Zatoce Gdańskiej, stało się zapiaszczanie Elblązki i Drużna przez Nogat. Ciekawe są dzieje walki, która pochłonęła wiele energii miasta a skierowana była ku utrzymaniu połączenia portu z Wisłą. Walka ta zakończona została zatamowaniem ujścia Nogatu do Elblązki w r. 1483. Nurt Nogatu, skierowany w łożysko płynącej mniej więcej równolegle na zachód od Elblązki rzeki Biała Łacha (Weisselacke), wyłobził sobie koryto w położeniu odpowiadającym dzisiejszemu. Skrócenie koryta wywołało silniejszy spadek i żywszy nurt w dolnym biegu, powodujący automatycznie pogłębianie się oraz prostowanie dawniejszego koryta Nogatu na całej długości od Głowy Mątewskiej. Po ostatecznym zatamowaniu ujścia Nogatu do Elblązki, Elbląg rozwiązał sprawę swego połączenia z dorzeczem Wisły przez przekopanie i wyposażenie w dwie śluzy Kanału Krafulskiego w r. 1495. Wraz ze zmianami nurtów płynących ku morzu z biegiem czasu ulegały

zmianom warunki żeglugowe w Zalewie Wiślanym. Gwałtowna burza z dn. 10. IX. 1510 r. spowodowała radykalną zmianę w układzie głębokości Zalewu. Główne koryto nawigacyjne, przecinające Zalew od portu elbląskiego ku istniejącej w owym czasie cieśninie w Mierzei Wiślanej, na wysokości mniej więcej Łysej Góry (Kahlbergu), uległo zapiaszczeniu; ostatecznemu zasypaniu cieśniny dopomogły wraki statków celowo zatopionych w tym miejscu przez gdańszczan, zazdrosnych o handlowe powodzenie sąsiada. Powstała nowa droga przez Zalew Wiślany, t. zw. Głębia Piławska, która od owego czasu połączyła ujście Nogatu z cieśniną piławską.

Kierunki rozwoju

W gospodarczym życiu Elbląga na przełomie wieków średnich i nowożytnych można zaobserwować wysilek w dwóch kierunkach: walki z naturą, która jakby starała się odepechnąć miasto od morza, i walki o utrzymanie dawnej świetnej pozycji handlowej na Bałtyku. Monopolistyczne bowiem stanowisko u ujścia Wisły ulegało stopniowo coraz bardziej zakwestionowaniu. Pierwszym rywalem, któremu sprzyjało dogodniejsze położenie w stosunku do morza i ujścia Wisły, stał się Gdańsk, następnym Królewiec, w oparciu o charakter stolicy Prus Książęcych i handlowego rynku dla gospodarczych obrotów między szlakiem morskim a dorzecziami Pregoly i dalszym — Niemna. Jeszcze w XVI wieku Elbląg był rynkiem handlowym, odwiedzanym w równej mierze z Gdańskiem przez kupców angielskich, holenderskich i niemieckich.¹

Obok położenia nadmorskiego, drugim charakterystycznym momentem Elbląga jest jego położenie na szlaku dróg lądowych o kierunku równoleżnikowym. Elbląg leży na przemyku lądowym między jeziorem Drużno i Zalewem Wiślanym.

W okresie rozkwitu Elbląga lądowy jego obrót handlowy nie dorównywał jednak w żadnej mierze handlowemu obro-

towi morskemu. Szlak lądowy, równoległy do kierunków handlu morskiego, spełniał zadanie pomocnicze w zakresie przewozów towarowych i pocztowych w okresach zimowego zastoju żeglugi. Był on chętnie używany przez posłańców konnych, stanowiących do połowy XIX wieku najszybszy środek łączności. Trasa ciągnęła się z Lubeki przez: Wysiomierz, Rostokę, Uznam, Wołyń, Treptow, Regę, Kołobrzeg, Koszalin, Słupsk do Gdańska; tutaj rozgałęziała się ona na dwa kierunki: bezpośredni do Elbląga i okrężny przez Tczew, Malbork. Opuściwszy Elbląg, trasa ta pokonywała wzniesienia i biegła przez Broniewo do Królewca. Stamtąd ruch się rozdzielał. Na wschód biegł on przez Ragnetę do Kowna i Wilna. Na północo-wschód — przez Mierzęję Kurońską do Lipawy i Rygi, a dalej Wolmar — Dorpat — rozgałęzienie na Psków — Narwę, jezioro Pejpus, Pustyn, Nowogród, który wiązał hanceatyckiego kupca z szlakiem do Tweru i Moskwy.

Na zachód droga ta zabezpieczała — o ile w ogóle o zabezpieczonej drodze w owych czasach można mówić — połączenie Elbląga z Westfalią i Dortmundem. Była ona przecięta w Tczewie prostopadle przez szlak południkowy Wisły, zapewniającej połączenie przez Chełmno i Toruń z zapleczem polskim. Tutaj wszakże można Toruń posiadał uprzywilejowane pierwszeństwo przed Elblągiem. W jego ratunku zbiegały się nici polityki handlowej Polski, Śląska i południowej Rosji. Wszelkie zabiegi Elbląga o uzyskanie bezpośredniej łączności handlowej z Krakowem, Płockiem, Wrocławiem czy Kijowem rozбивały się o kluczową pozycję Torunia. Stanowisko Gdańska kwestionowało ponadto swobodę elbląskiego handlu na zachodnim ramieniu delty wiślanej. Zjazd miast w Malborku w r. 1397 ustalił poszczególne zasięgi wpływów. Stosownie do jego postanowień, granicznym punktem zasięgu handlu Torunia, Elbląga i Gdańska stać się miał Gniew. Mimo układu, wpływy elbląskie sięgały nadal po Toruń: ułożyły się one z biegiem czasu, zespalając ściśle handel Torunia, Chełmna, Grudziądza i Świecia z portem w Gdańsku, gdy obrót handlowy Malborka, Tczewa², Gniewu i Kwidzyna kierował się z reguły na Elbląg.

Na wschód — wzdłuż lądowego szlaku równoleżnikowego, elbląski handel napotykał poważne przeszkody w postaci bliskich związków istniejących pomiędzy Lubeką a miastami Liwlandii. Związki te nie tylko zmierzały do wyparcia wpływów handlowych miast pruskich na szlaku morskim, ale również do ograniczenia ich rozwoju wzdłuż drogi lądowej. Nie bez znaczenia było tu również współzawodnictwo Gdańska, zmierzającego do opanowania monopolu handlowego na tym szlaku (kantor gdański w Kownie).

W kierunku południowym — handlowa działalność Elbląga, o ile na to pozwalały przeszkody terenu jak bagna i jezioro, miała zupełną swobodę. To też Elbląg stworzył bezpośrednio własne zaplecze handlowe, zapewniając sobie w r. 1393 przywilej składu w stosunku do przywozu z Niderlandów dla miast pruskich oraz prawo składu w stosunku do produkcji okręgów elbląskiego, dierzgońskiego (Christburg), Bałgi, Królewca, Warmii i Sambii. Prawem składu objęte były: piwo pszenne, sól, mąka, dziesięć, smoła, popiół, żelazo, cyna, ołów, belki wszelkiego rodzaju i drzewo; wszelkie inne towary mogły być wywożone dowolną drogą. Przywilej był tu obroną przed zaciskającą się pięćlicą gdańskiego współzawodnictwa.

Handlowa konkurencja możniejszych sąsiadów spychała więc Elbląg na pozycję miasta opartego wyłącznie o własne bezpośrednio zaplecze gospodarcze. To też z roli pruskiej metropolii handlowej w średniowieczu nastąpiło cofnięcie się do roli handlowej stolicy okręgu rolno-leśnego w czasach nowożytnych³. Kiedy Fryderyk II, chcąc zmusić oporny Gdańsk do poddania się Prusom, postanowił w roku 1772 przez budowę Kanalu Bydgoskiego i preferencyjne cła zbożowe dla Elbląga w Fordonie skierować całkowity wywóz zboża z Polski przez Szczecin i Elbląg — handel, elbląski okazał się za słaby finansowo do podjęcia tego zadania. Mimo to w roku 1779 całkowity handel zamorski Polski, t. zn. wywóz zboża i przywóz via Hamburg, skoncentrował się w Elblągu. Stało się to jedynie dzięki cichej pomocy kredytowej... Gdańska oraz przedsiębiorczości kupców warszawskich i gdańskich,

wyzyskujących na swoją korzyść wyjątkową sytuację; polityka Fryderyka II wywołała skutek odwrotny w stosunku do zamierzonego.

Wiek XIX

Wysiłek Elbląga w kierunku utrzymania pozycji miasta handlowego i portowego na Bałtyku znalazł swój ostatni akcent w tym nagłym i krótkotrwałym rozkwicie handlu morskiego u schyłku XVIII wieku. Był to jakby „łabędzi śpiew“, wywołany szczególną koniunkturą polityczną, o której wyżej wspomniano. Po zgaśnięciu owego chwilowego ożywienia Elbląg stanął w obliczu nowych zagadnień, które przyniósł wiek XIX, niosący powszechny wzrost uprzemysłowienia, zagęszczenia ludności i gwałtowną urbanizację.

W rozwoju miasta odróżnić można następujące charakterystyczne okresy: okres XIX wieku do wojny 1914 — 1918; okres lat międzywojennych, w ciągu którego zaznaczyły się dwie fazy — początkowa, podczas której działały jeszcze siły okresu poprzedniego, oraz faza druga, mniej więcej od roku 1931, nacechowana szczególnym stosunkiem Niemiec hitlerowskich do Prus Wschodnich; wreszcie okres współczesny, który zmienił radykalnie układ sił kształtujących oblicze Elbląga.

XIX wiek był okresem, podczas którego Elbląg, odcięty przez konkurencję możnych sąsiadów — Gdańska i Królewca od źródeł dawniejszego rozwoju i dobrobytu, poszukiwał oparcia w nowych podstawach życiowych. Podstawą tą stał się przemysł i wykorzystanie położenia handlowego na wodnych szlakach śródlądowych, związanych komunikacyjnie ze źródłami surowca i zbytu. Główną cechą geogospodarczego położenia Elbląga w tym okresie było, obok oparcia o węzeł dróg wodnych i wybrzeże morskie, położenie przy jednej z dróg lądowych łączących Niemcy z odległą w stosunku do nich kresową prowincją Prus Wschodnich.

Jeśli chodzi o samo miasto, cechuje je położenie na styku wyżyny z niziną; jest to klasyczne położenie zawieszenia na stoku dyluwalnej wyżyny elbląskiej, opadającej ku aluwium

wiślanego ujścia. Następnym elementem jest położenie nad-rzeczne, w pobliżu ujścia Elblązki i połączonego z nią Noga-tu do zalewu morsko-rzecznego. Położenie na przesmyku łą-dowym między jeziorem Drużnem i zalewem, bagniste w po-bliżu Elblązki, powoduje szczupłość dróg przejściowych mię-dzy wzniesieniami, bagnem i wodą oraz związaną z tym izo-lację terenową w stosunku do wnętrza kraju.

Wyrazem rozwoju Elbląga w scharakteryzowanym ukła-dzie terenowym oraz w oparciu o nowe podstawy życiowe jest krzywa wzrostu ludności, obrazująca zmiany stanu za-ludnienia w latach 1780 — 1930. Badając ów wykres, zauwa-żyć można stopniowy wzrost z ok. 17 tys. na ok. 22 tys. lud-ności w ciągu dwudziestolecia między latami 1780 — 1800, następnie, w pierwszym dwudziestoleciu XIX wieku, lekki spadek. Poczynając od lat czterdziestych ubiegłego stulecia, obserwujemy wzrost o znacznie silniejszej dynamice aniżeli w końcu poprzedzającego stulecia, mianowicie ok. 5000 lud-ności w ciągu 10 lat. Od momentu przyłączenia Elbląga do sieci kolejowej w r. 1850 następuje gwałtowna wyżka stanu zaludnienia, zyskująca na nasileniu od roku 1870, aby osią-gnąć najwyższą dynamikę w latach między 1900 i 1914. Okres wojenny (1914 — 1918) spowodował lekkie załamanie się krzywej wzrostu, bez zatrzymania wszakże stałej tendencji rozwojowej: r. 1850 ok. 24 tys.; r. 1870 — ok. 28 tys.; r. 1900 — ok. 50 tys.; r. 1914 — 65 tys.; r. 1930 — 75 tys.

Impulsy działające na rozwój miasta były mniej więcej do r. 1840 mało złożone. I tak w latach 1780 — 1800 ro-zrost ludnościowy przypisać należy: 1. nagłemu powiększeniu zaplecza portu, którego wartość nie była jeszcze zdystanso-wana przez rozwój techniki żeglugowej, w wyniku rozszerze-nia politycznych granic państwa pruskiego; 2. omówio-nej wyżej polityce pruskiej, wygrywającej Elbląg przeciwko Gdańskowi. Lata załamania się 1800 — 1840, okres wojen napoleońskich i powszechnego w ich skutku zubożenia, wy-rażają się zamarciem Elbląga jako portu morskiego.

Poczynając od r. 1840 impulsy rozwojowe stały się znacz-nie bardziej złożone. Zaznaczyło się mianowicie w tym okre-

się współdziałanie całego szeregu czynników, z których każdy w swoim zakresie i wszystkie wspólnie, w zależności jeden od drugiego, spowodowały gwałtowny napływ ludności do miasta z napełniającego zbiornika ludzkiego, jakim była wieś. Owymi impulsami, które kolejno rozpatrzyć należy, będą: unowocześnienie oraz rozbudowa istniejących i nowych linii komunikacyjnych lądowych, uporządkowanie i rozbudowa sieci dróg wodnych śródlądowych, rozwój objętości i szybkości transportu na tych drogach, uprzemysłowienie, wzrost obrotów handlowych, intensyfikacja życia kulturalnego. Gra owych impulsów będzie ponadto niejednokrotnie sztucznie podsycona przez działalność państwa niemieckiego, wychodzącą z pobudek politycznych pozagospodarczych w stosunku do kresowej wschodniej placówki niemieczyny, dotkniętej w istocie poważnym i chronicznym wewnętrznym kryzysem.

— Rozwój szlaków komunikacyjnych

Rozbudowa twardych nawierzchni dróg lądowych rozpoczęta została w roku 1803 wzdłuż istniejącego od czasów Zygmunta Augusta szlaku, wytyczonego przez usypaną w owym czasie groblę w kierunku Malborka. Był to odcinek szosy Berlin — Królewiec, która została ukończona w roku 1828. W czterdzieści lat potem w r. 1868 zbudowano szosę w kierunku zachodnim, przez Olszynę (Ellerwalde) do Nowogodworu⁴ (Tiegenhof), czyli w kierunku Gdańska. W tym samym okresie zbudowano drogi o twardej nawierzchni w kierunkach: północno-wschodnim do Tolkmicka (Tolke-mit), wschodnim — przez wyżynę elbląską do Młynar (Mühlhausen), wreszcie południowo-wschodnim do Pasłęka (Pr. Holland). Elbląski węzeł dróg bitych został rozbudowany prawidłowo, o ile pozwalały na to terenowe znaczne przeszkody. W sumie składa się on z trzech szlaków, rozchodzących się promieniście w kierunku południowym, z tego 2 między Nogatem i Drużnem, — jednego szlaku równoleżnikowego wschód — zachód z Nowego Dworu przez Olszynę, Elbląg, Młynary i wreszcie dwóch szlaków w kierunku północno-wschodnim. W opisanym układzie brak szlaku w kie-

runku północno-zachodnim, gdzie na przeszkodzie stoi delta Nogatu. Stosunki panujące w rejonie delty pod względem nieuporządkowania i nieopanowania wód są dosadnym argumentem przeciwko grubym tomom niemieckiej chępliwości o własnej konstruktywnej działalności na wybrzeżu Bałtyku. Zasadniczym brakiem elbląskiego układu drogowego są zaniedbania budowy mostów na Nogacie i Wiśle na najważniejszym dzisiaj szlaku, łączącym Elbląg w prostej linii z Gdańskiem.

Rozbudowa elbląskiej siatki dróg żelaznych została rozpoczęta w roku 1849 przez budowę linii kolejowej z Elbląga przez Tczew do Bydgoszczy. Dopiero w 30 lat potem w r. 1881 zbudowano linię kolejową do Olsztyna; następnie w r. 1893 linię do Ostróda wzdłuż Kanału Warmińskiego (Oberland K.). W roku 1899 powstała linia kolejowa wzdłuż wybrzeża Zalewu Wiślanego do Broniewa; wreszcie w roku 1915 w kierunku wschodnim — Schlobitten, Ornetą (Wormditt). W roku 1909 rozpoczęto budowę linii kolejowej do Nowogodworu, której nigdy nie ukończono. Ocena siatki kolejowej krzyżującej się w Elblągu wypada dodatnio, jeśli chodzi o połączenia na południe. Kierunek północno-wschodni, gdzie na przeszkodzie stoi wyżyna elbląska, jest pominięty. Rolę zastępczą tego kierunku przejmują dwie linie obejmujące ramionami wyżynę: linia na wschód Schlobitten-Ornetą oraz na północno-wschód przez Frombork; obydwie linie zbiegają się w Broniewie. Najdotkliwszym brakiem elbląskiej sieci kolejowej jest brak szlaku na zachód, który stanowiłby połączenie z Gdańskiem wprost, bez pośrednictwa Tczewa. Chodzi tu nie tylko o skrócenie odległości Elbląg — Gdańsk o ok. 30 km, ale o dostęp do żyznej niziny między ramionami delty Wisły oraz o odciążenie węzła kolejowego w Tczewie. Wobec braku mostów w komunikacji drogowej i bezpośredniej linii kolejowej, bezpośrednia komunikacja między Elblągiem i Gdańskiem może się odbywać jedynie drogą wodną.

Sieć komunikacyjna drogowa i kolejowa zbiega się w Elblągu z poważnym węzłem żeglugi śródlądowej, uzupełnionym ograniczonymi możliwościami żeglugi morskiej.

Elblązka z jeziorem Drużno i Kanalem Warmińskim włączone są do dorzecza Wisły przy pomocy Kanalu Krafulskiego, łączącego Elblązkę z Nogatem. Drugim połączeniem Elbląga z Wisłą jest Zalew Wiślany i odgałężenia delty Wisły: Wisła Elbląska i Wisła Królewiecka. Trzecią drogą wodną, łączącą Elbląg z dorzeczem Wisły, jest kanał Wisła—Zalew, zbudowany w latach 1845—50 dla utrzymania śródlądowych wodnych połączeń Gdańska z Elblągiem i Królewcem, zagrożonych przez ówczesne zanoszenie piaskiem Wisły Elbląskiej. Kanał ten odgałęzia się od Wisły w Rothebude i w swoim przebiegu ku Zalewowi wykorzystuje częściowo koryta rzek Tiege i Linau.

Wartość komunikacyjna poszczególnych dróg wodnych zbiegających się w Elblągu jest różna. Obrazuje ją poniższa tabela:³

Wartość dróg wodnych elbląskiego węzła żeglugi śródlądowej

Nazwa szlaku	Długość w km	Splawność dla statków ton	Głęb. przeciętna przy stanie średn. nisk. średn.	
Elblązka od Elbląga do ujścia	5	572	2,5	4
Kanał Kraful	5,9	400	1,1	1,8
Nogat	49,6	400	1,4	—
Wisła Elbląska od Gdańskiej Głowy ok.	30	400	2	2,8
Wisła Królewiecka od Gdańskiej Głowy ok.	30	400	—	2,3
Kanał Wisła-Zalew	19,7	200	1,7	—
Zalew Wiślany:				
Gardziel Piławska	2	9000	—	9
Szlak żeglowny: Piława-Kąty (Bodenwinkel) połud.-zach Zalewu	68	400	—	1,6—2
Szlak żegl. elbląski	16	572	2,3	3,2
Szlak żegl. gdański	18	214	2,0—2,3	2,7—3

Z przeglądu dróg wodnych łączących Elbląg z morzem i z Wisłą wynika, że port elbląski dostępny jest dla statków o pojemności 400 ton. Siatka dróg wodnych zapewnia Elblągowi połączenie z Gdańskiem, zaniedbane w zakresie połączeń lądowych. Ponadto połączenie z Wisłą włącza Elbląg

w całość polskich połączeń śródlądowych, dorzecza Wisły i Odry, wraz z ich dalszymi połączeniami.

Port elbląski jest niedostępny dla większych statków a co za tym idzie — dla żeglugi dalekomorskiej. Cieśnina piławska, pozostając w ręku obcego państwa, obniża znaczenie portu elbląskiego dla żeglugi morskiej. To też Elbląg jako port i miasto portowe ma znaczenie przede wszystkim i niemal wyłącznie dla żeglugi śródlądowej.

Uzupełnieniem elbląskiej sieci dróg wodnych jest Kanał Warmiński (Oberland-Kanal). Łączy on z Elblązką i jeziorą Drużno grupę jezior warmińskich koło Ostróda, Iławy i Zalewu Saalfeldu. Kanał ten posiada znaczenie dla miejscowych stosunków ważnej rolniczej części kraju, a przede wszystkim leśnej; w bezpośrednim zasięgu kanału leży okrągło 51 tys. ha lasów, których prawidłowa i korzystna eksploatacja mogła nastąpić dopiero z chwilą budowania kanału. Kanał wybudowano w latach 1845 — 1852. Jeziora zostały połączone kanałem oraz regulacją rzek Drwęcy i Liwny (Liebe). Jednocześnie poziom wody w niektórych jeziorach uległ obniżeniu, powiększając uprawną powierzchnię rolną o ok. 500 ha; kanał wpłynął dodatnio na kulturę rolną, obniżając poziom wód gruntowych. Dla pokonania 99,5 m różnicy poziomów pomiędzy kanałem a grupą jezior, wybudowano 5 śluz i 4 równie pochyle dla przetaczania statków. Równie pochyle pozwoliły na uniknięcie budowy 15 częściowo zespolonych ze sobą śluz. W latach 1874 — 1881 śluzy zostały zastąpione piątą równią pochylą.

Długość omawianej drogi, łącznie z Elblązką, do Elbląga wynosi 147 km. Splawność na kanale dla statków 60-tonowych, na Elblążce od Drużna — dla 140-tonowych. Znaczenie omawianej drogi wodnej malało z biegiem czasu: r. 1872 — przepływa tędy 4482 statki wiozące 23133 ton zboża w dół; r. 1909 — 1218 statków w dół, przy zupełnym braku frachtów zbożowych; w roku 1913 — 182 statki. Przyczyną omijania tej drogi przez transporty było zbudowanie równoległej do kanału linii kolejowej Elbląg — Ostród. Od roku 1892 w stosunkach wschodnio-niemieckich konkurencyjne dla kolei były statki rzeczne od 400 ton wżwyż (w stosunkach za-

chodnio-niemieckich statki 1000-tonowe). Przewozy barkami 60-tonowymi przestały się całkowicie opłacać. Znaczenie Kanału Warmińskiego jest zatem dzisiaj czysto lokalne i turyistyczne.

Obroty towarowe i tereny gospodarczego ciężenia

Z kolei, jeśli chodzi o nasilenie transportów towarowych na sieci komunikacyjnej, w którą wpleciony jest Elbląg, to rozróżnić należy transporty kolejowe oraz transporty wodne.

Literatura niemiecka podkreśla odnośnie transportów kolejowych z okresu przed r. 1914 stopniowo zmniejszanie się zaplecza Elbląga w miarę powstawania nowych linii kolejowych lub dojazdów drogami kołowymi do linii już istniejących. Całe połacie handlowego zaplecza w miarę rozbudowy sieci kolejowej oderwały się ku Gdańskowi, Toruniowi i Królewcowi. Wpłynęły na to decydująco nowe linie kolejowe: Toruń — Wystruć, Mława — Malbork, Olsztyn — Malbork, Kobylę — Olsztyn — Szczytno, Ostród — Morąg. Ponadto wpłynęło na dotkliwe skurczenie się handlu zbożowego w Elblągu doprowadzenie szos do linii kolejowych: Grunowo (Grünau) — Niziny (Niederung) — Staropole (Altfelde) i do Złociszewa (Güldenboden). W Malborku, dzięki ważnemu strategicznie mostowi na Nogacie, powstał poważny węzeł kolejowy. Wpłynęło to na powstanie w Malborku, będącym poza tym stolicą najżyźniejszego okręgu rolniczego, poważniejszego aniżeli w Elblągu rynku zbożowego, odbierającego znaczną część dawnych obszarów ciężenia Elbląga. W okresie lat międzywojennych (1918 — 1939) konkurencja zbożowych rynków Torunia i Malborka straciła w stosunku do Elbląga na znaczeniu. Toruń znalazł się poza obrębem politycznych granic, Malbork przestawał być aktualny jako centrala zbiorcza w miarę omijania przez transporty niemieckie polskiego odcinka kolejowego na Pomorzu. Transporty zbożowe z Prus Wschodnich zostały skierowane od r. 1931 przez porty elbląski i królewiecki. Nastąpił podział okręgów ciężenia do obydwu tych portów wzdłuż linii biegnącej Świętojejsk — Szczytno.

Przy badaniu z kolei transportów wodnych Elbląga, pierwszą cechą charakterystyczną, rzucającą się w oczy zarówno dla transportów morskich jak i śródlądowych, jest wybitna przewaga przywozu nad wywozem. W roku 1913 przedmiotem przywozu były: surówka, cement, koks, węgiel, tytoń, kreda szlamowana, jęczmień, olej lniany, kukurydza; wapienie, kamienie, wiązania pokładowe, klinkier i drzewo. Statki morskie przywożące powyższe towary nie znajdowały w Elblągu ładunku na drogę powrotną. W roku 1913 wyszły z portu elbląskiego załadowane: 1 parowiec i 4 żaglowce; nie załadowane: 89 parowców i 54 żaglowce. Dominowały: bandera niemiecka (powyżej 70%), następnie w kolejności bandery — holenderska, szwedzka i rzadko rosyjska. Przedłużenie okresu trwania żeglugi na Zalewie przez łamanie lodów już się nie opłacało. W obrocie towarowym na szlakach żeglugi śródlądowej po stronie przywozu dominowały materiały budowlane i węgiel; po stronie wywozu — płody rolne i drzewo.

Natężenie transportów wodnych w latach międzywojennych i wojennych obrazują następujące tablice:

Morski obrót towarowy portu w Elblągu w latach 1928—1944¹

Rok	Przyszło ton	Wyszło ton	Obrót ogólny	% ogółu transp. wodą
1928	44122	20412	64538	46%
1929	33709	21608	55317	53%
1930	31117	26311	57428	44%
1931	37455	20219	57674	46%
1932	42676	22712	65388	48%
1933	52640	36220	88860	58%
1934	88587	44449	133036	79%
1935	119556	36755	156311	75%
1936	308125	46238	354363	81%
1937	217117	40670	257787	78%
1938	254038	51917	305955	73%
1939	248466	50171	298637	72%
1940	119126	23590	142716	56%
1941	50941	20538	71479	41%
1942	52904	29882	82786	46%
1943	57282	31248	88530	47%
1944	31754	21514	53268	30%

*Obrót towarowy portu w Elblągu w ruchu wodnym śródlądowym
w latach 1928—1944*

Rok	Przyszło ton	Wyszło ton	Obrót ogólny	% ogółu transp. wodą
1928	48574	27130	75704	54%
1929	34749	13796	48545	47%
1930	41450	31678	73128	56%
1931	44669	22178	66787	54%
1932	46931	21636	68567	52%
1933	44884	18757	63641	42%
1934	33476	8485	41961	21%
1935	44717	8014	52731	25%
1936	66223	13598	79821	19%
1937	65616	11548	77164	22%
1938	81505	28742	110247	27%
1939	85573	26724	112297	28%
1940	91575	23089	114664	44%
1941	84228	17080	101308	59%
1942	61324	28523	89847	54%
1943	73296	26755	100051	53%
1944	82635	40377	123012	70%

Przy porównaniu wodnych transportów morskich Elbląga z transportami Gdyni — obrót elbląski wynosił między 1/4 i 1/6 obrotu Gdyni. Przy porównaniu transportów wodnych śródlądowych Elbląga i Gdańska widzimy, że w roku 1913 obrót Elbląga, ok. 104 tys. ton, wynosił ok. 1/7 obrotu Gdańska, liczącego 782 tys. ton, i około 1/11 obrotu Królewca (1130 tys. ton). W latach 1935 — 1937 porównanie masy transportów gdańskich i elbląskich w żegludze śródlądowej przedstawia się następująco:

*Obrót towarowy śródlądowy Gdańska i Elbląga
w latach 1935—1937*

Rok	Gdańsk ton	E l b l ą g	
		ton	% obrotów Gdańska
1935	575.241	52.731	9,1
1936	532.166	79.821	15
1937	330.431	77.164	23

Transporty wodne Elbląga, zarówno morskie jak i śródlądowe, obejmowały wewnętrzny obrót z Rzeszą Niemiecką. Przedmiotem przywozu był w pierwszej linii węgiel i koks, następnie materiały budowlane, pasze treściwe, żelazo, drewno użytkowe, nawozy, tytoń i drobnica. Przedmiotem wywozu były: zboże, mąka, cukier, drewno użytkowe, mleko w konserwach, inne przetwory mleczne, części maszynowe, wyroby tytoniowe i drobnica.

Obrót towarowy po stronie przywozu w ok. 70% odbywał się z Rzeszą, w 30% z innymi krajami, przede wszystkim z Holandią, następnie Finlandią i innymi krajami bałtyckimi. Wywóz prawie w 100% płynął do Rzeszy.

W globalnych cyfrach transportów wodnych Elbląga, morskich i śródlądowych, zwraca uwagę ich wzrost w latach 1936 — 1939. W tym okresie przesuwają się ponadto stosunek na korzyść transportów morskich kosztem transportów wodnymi szlakami śródlądowymi. Zjawisko to było z gospodarczego punktu widzenia nienormalne, a wynikało z polityki transportowej Trzeciej Rzeszy, zmierzającej do wyeliminowania transportów przez polskie terytorium. Działy tu względy dwojakie: 1) polityczno-propagandowe, t. zn. chęć dokumentacji rzekomego odciążenia gospodarczego prowincji wschodnio-pruskiej od Rzeszy przez terytorium polskie, oraz 2) względy walutowe. Ponieważ odbywało się to wbrew zdrowej handlowej kalkulacji, finansowanie transportu miało miejsce z funduszy Osthilfe. Z funduszy tych budowano specjalne statki transportowe dla kombinowanego przewozu towaru, masowych wycieczek i wojska. Anormalną pozycję w przywozie Elbląga stanowił w ostatnich latach przedwojennych cement; tylko drogą morską w roku 1938 przywieziono go 36.941 ton, dla fortyfikacyj w Prusach Wschodnich.

Ażeby uzmysłowić sobie właściwą w zakresie transportu wodnego rolę Elbląga, odpowiadającą stałym gospodarczo uzasadnionym przebiegom, należy mieć na uwadze owe prze-

rosty wyżej omówione, wynikały z politycznego stosunku Niemiec do Prus Wschodnich w ówczesnej sytuacji politycznej.

Dynamika przemysłowa

Jak już struktura transportu poucza, Elbląg był miastem, które — wobec braku surowca na miejscu lub na bezpośrednim zapleczu — nie posiadało lokalnej energii przemysłowej; dynamika przemysłowa istniała tutaj w oparciu o surowiec przywożony z daleka.

Działalność przemysłowa sięga swoim początkiem w drugie dziesięciolecie ubiegłego stulecia. Elbląskie domy handlowe, wobec zamierania możliwości w dziedzinie handlu morskiego, świadomie przestawiły się na działalność przemysłową. Przerzuciły mianowicie część swojego kapitału do przemysłu, który miał znaleźć podstawę w głównych płodach rolnych. W owym okresie powstały przemysły: lniarski, tytoniowy, cukierniczy, browarniczy, krochmalnie, zakłady przeróbki cykorii, fabryki mydła i farbek roślinnych z miejscowego surowca — przemysł wyparty następnie przez tańszy przywóz indigo, wreszcie olejarnie. Główne znaczenie, obok przemysłu tytoniowego, który powstał w roku 1878, a w r. 1910 zatrudniał 4100 osób, zyskał przemysł żelazny. W roku 1837 Schichau założył fabrykę, której produkcja uczyniła imię Elbląga znanym w całym świecie. Zakłady Schichau wypuściły w r. 1849 ze swej stoczni pierwszy swój całkowicie w Elblągu zbudowany statek parowy „James Watt”. W roku 1860 stocznie zaczęły pracować na zamówienia państwowe, budując uzbrojone łodzie. Liczba robotników zatrudnionych w zakładach Schichau stopniowo wzrastała: w roku 1861 było zatrudnionych 321 osób personelu, w r. 1879 — 1090, w r. 1904 — 4390, w r. 1912 — 8500. Stosunek do ogólnej liczby ludności wzrósł z 1,2% w roku 1861 na 12% w roku 1910. W roku 1917 zakłady spuściły na wodę tysięczny statek o konstrukcji metalowej, a w roku 1912 — dwutyśieczny parowóz. Zasadniczym kierunkiem produkcji stoczni Schichau była budowa łodzi torpedowych dla marynarki wojennej, mniejszych statków i bagrowników. W r. 1889

utworzono filię stoczni w Piławie, a w r. 1890 w Gdańsku. Pomimo odległości od źródeł surowców, węgla i żelaza, zakłady Schichau mogły się zmierzyć z największymi zakładami o podobnej produkcji w Niemczech, jak np. Vulcan w Szczecinie.

Drugie co do wielkości po zakładach Schichau w zakresie przemysłu żelaznego były w Elblągu zakłady Komnika. Produkowały one narzędzia rolnicze oraz samochody i rozniosły imię Elbląga, zwłaszcza na wschodzie i południowym wschodzie Europy, dzięki swej filii w Jekaterynosławiu. Obok dwóch głównych zakładów istniało szereg mniejszych fabryk i warsztatów zatrudnionych produkcją maszyn okrętowych, części statków, broni oraz narzędzi rolniczych.

Elbląskie zakłady przemysłowe, zwłaszcza Schichau, nosiły charakter przejściowego etapu, szkolącego specjalistów w zakresie budownictwa okrętowego. Ogólne warunki panujące w Prusach Wschodnich powodowały najczęściej wędrowkę wyszkolonych fachowców na Zachód. W latach międzywojennych zakłady Schichau stały się przedsiębiorstwem deficytowym, z wyjątkiem roku 1928, gdy napłynęły duże zamówienia z Rosji. Byt zakładów podtrzymywany był przez subwencje i zamówienia państwowe. Elbląski przemysł żelazny oraz powstały w latach międzywojennych przemysł lotniczy zatrudniały łącznie w latach międzywojennych pośrednio lub bezpośrednio ok. 40.000 osób, a więc blisko połowę ogólnej liczby mieszkańców miasta.

Przemysł drzewny na terenie Elbląga nie rozwinął się. Wyroby drzewne z reguły były przedmiotem przywozu. Prawdopodobnie hamująco działały tu silnie zainwestowane rynki drzewne gdański i królewiecki. Drzewo splawiane do Elbląga Kanalem Warmińskim i Elblązką płynęło dalej przez Wisłę Elbląską do Gdańska, mimo konieczności splawu pod prąd na Wiśle Elbląskiej.

W zakresie rybołówstwa głównym terenem eksploatacyjnym jest Zalew Wiślany. Połowy ostatnich lat przedwojennych dawały ok. 1,5 miliona kg ryby rocznie z całości Zalewu. Zatrudniały one ok. 1500 ludzi. Głównymi rynkami

rybnymi były Królewiec i Elbląg. Ten ostatni decydował o kształtowaniu się ceny ryby na zachodnim krańcu Zalewu.

*

Rozwój elbląskiego przemysłu w XIX wieku nakreślił drogi rozwojowe elbląskiego handlu. Morski handel Elbląga — jak widzieliśmy — zamarł w tym okresie niemal zupełnie. W miarę zagęszczania się sieci komunikacyjnej Elbląg dążył do centralizowania w swoim ręku wywozu zboża z prowincji. Rolą tą musiał jednak przed rokiem 1914 dzielić się coraz bardziej z Królewcem, Toruniem i zwłaszcza Malborkiem. Wyrazem rezygnacji Elbląga z handlu morskiego, a cofnięcia się obrotów handlowych w ogólności — była likwidacja w roku 1912 giełdy, istniejącej od roku 1860, oraz oddanie przez miasto państwu zarządu portem i drogami wodnymi. W roku 1822 Elbląg był jeszcze portem macierzystym dla 14 statków morskich; w roku 1913 było tu już tylko 9 parowców morskich, pozostających całkowicie na usługach zakładów Schichau w ich obrocie ze Szczecinem i Zagłębiem Ruhry.

Obok impulsów rozwojowych pochodzących początkowo z działalności handlowej, która następnie świadomie została przedstawiona w w. XIX na działalność przemysłową, Elbląg od początku swojego istnienia był stolicą okręgu o ciekawych i wielostronnych możliwościach produkcji rolnej. W większej odległości od miasta istnieją ponadto zasoby surowca drzewnego. Wreszcie Zalew Wiślany, jezioro i rzeki przedstawiają pewne możliwości w zakresie rozwoju rybołówstwa.

Charakterystyczną cechą bezpośredniego otoczenia Elbląga z punktu widzenia rolnictwa jest jego różnorodność. Aluwialna nizina rozciągająca się na zachód i południe od miasta jest, dzięki namuliskom rzecznych, obszarem bardzo żyznym, aczkolwiek niejednokrotnie podmokłym. W zależności od stopnia nawożenia, czyli od odkwaszania, obszar ów przedstawia wielkie możliwości prowadzenia na rozległą skalę gospodarki mleczno-hodowlanej w oparciu o gospodarkę łąkowo-pastwiskową. Stwarza to możliwości rozwoju w Elblągu przemysłu mleczarskiego i mięsnego. W tym kierunku rozwijała się w latach międzywojennych działalność Elbląga.

Przywóz pasz treściwych samą drogą morską wyniósł w roku 1938 : 19.794 ton i kukurydzy dla tuczenia trzody chlewnej 14.213 ton. W tymże roku, znowu samą drogą morską, wyszło z Elbląga do Niemiec 5134 ton konserw mleka, wyprodukowanych na miejscu. Dyluwialna wyżyna elbląska rozciągająca się na wschód od miasta przedstawia poważne możliwości dla rozwoju sadownictwa i ogrodnictwa. Według dawnych zapisków, klimat w XVI i XVII wieku pozwalał na uprawianie winorośli i produkcję miejscowego wina. W oparciu o sadownictwo wyżyny elbląskiej istniała fabryka przetworów owocowych w Tolkmicku. Wyżyna elbląska zasilala swoją produkcją owocową rynek gdański i, stosownie do przytoczonych wyżej tradycyji historycznych, — Królewiec.

Chroniczny kryzys przeszłości

Przeobrażenia, które nastąpiły w wyniku ostatniej klęski Niemiec, będą miały skutki sięgające głęboko w życie Prus Wschodnich, czyli Pomorza Wschodniego i jego miast.

Prusy Wschodnie, poczynając mniej więcej od r. 1870, przeżywały chroniczny kryzys. Wyrazem tego stanu była stała ucieczka ludności ku zachodnim dzielnicom niemieckim. Przyczyna kryzysu tkwiła w różnicy poziomu zamożności niemieckiego Wschodu i Zachodu. Zachód niemiecki, za Łabą, uprzemysławiał się w ciągu XIX wieku w gwałtownym tempie i miał ku temu podstawy w naturalnych bogactwach kopalnianych, w wielkich arteriach komunikacyjnych, jak Łaba i Ren, wreszcie w zaocceanicznym obrocie handlowym, opartym o niemieckie porty na Morzu Północnym. Wzrost tych portów opierał się o zaplecze szersze niż niemieckie: Austrię, Czechy, zachodnie dzielnice Polski oraz całość naszej emigracji i, operując wielką koncentracją ładunków, działał przyciągająco na światowe linie żeglugowe. Rolnictwo Niemiec centralnych i zachodnich miało w bezpośrednim zasięgu wielkie rynki wewnętrzne zbytu, jak Berlin i zagłębia przemysłowe, oraz — przez porty na Morzu Północnym — łatwy dostęp do rynków światowych. W całokształcie gospodarczego życia niemieckiego Prusy Wschodnie były pryncipalną upośledzoną. Brak miejscowych kopalni i surowców,

poza płodami rolnymi, drzewem i bursztynem, oraz odległości taryfowe stawiały miejscową gałąź produkcji — rolnictwo na najgorszym miejscu w rzędzie innych prowincyj niemieckich. Stan ten pogłębiony był upośledzeniem rolnictwa wschodnio-pruskiego pod względem klimatycznym.

Działanie wschodnio-pruskiego chronicznego kryzysu nie we wszystkich okresach ujawniało się jednakowo. W okresie lat od 1900 do 1914 Prusy Wschodnie nie bez powodzenia usiłowaly zająć pozycję handlowej metropolii niemieckiej w stosunku do Wschodu Europy. Inny był też w tym okresie stosunek do dzielnic polskich, znajdujących się pod zaborem niemieckim; ziemie te, zwłaszcza Wielkopolska, były poważnym odbiorcą rolnictwa wschodnio-pruskiego, w szczególności hodowli. Pomimo to exodus ludności na zachód istniał nieprzerwanie; raz po raz można było napotkać i inne zjawiska, potwierdzające wewnętrzną chorobę: tak np. w Elblągu, pomimo wzrostu uprzemysłowienia i pozornego rozkwitu, miasto było zmuszone w roku 1912 zbudować szereg t. zw. *N o t b a r a c k e n* dla całych grup ludności dotkniętych nędzą.

Znamienne jest, że gdy exodus ludności z Prus Wschodnich wywoływał cofanie się ogólnego stanu zaludnienia prowincji, to nadgraniczne południowe powiaty o najslabszej glebie, zaludnione przez ludność polską, pokrywały na swoim terenie deficyt wywołany przez przemożną emigrację i dzięki swej rozrodcości były zdolne zmanifestować się w pewnym rzeczywistym przyroście zaludnienia. Niemalą rolę tutaj większe rozdrobnienie własności niż w reszcie Prus Wschodnich, stopa życiowa niższa od niemieckiej i przywiązanie do ziemi głębsze niż u Niemców.

W latach międzywojennych kryzys wschodnio-pruski znacznie się pogłębił. Przesłanki zwykłej logiki gospodarczej nakazywałyby potraktowanie Prus Wschodnich ze strony Rzeszy i niemieckiej polityki gospodarczej jako polaci poświęconej gospodarce leśnej i ekstensywnej rolnej; chcąc utrzymać życie gospodarcze na wyższym poziomie, należało dążyć do rozbudowy współpracy gospodarczej pomiędzy prowincją a jej naturalnym zapleczem, to znaczy Polską. Tymczasem polityczne przesłanki zmierzały do pogodzenia dwóch sprzecz-

nych ze sobą elementów. Chciano utrzymać wysoko poziom życia, który powstrzymałby ucieczkę ludności na zachód, a jednocześnie kultywowano nienawiść do Polski, eliminując tym samym możliwość powstania współzależności gospodarczych, zdolnych podtrzymać dotknięte kryzysem życie. Ostatcznym celem tej polityki było stworzenie z Prus Wschodnich bastionu niemieczyny, pilnie strzeżonego przed przenikaniem jakichkolwiek polskich wpływów; zadaniem tego bastionu miało być służenie niemieckiemu marszowi na wschód, wbrew prawdzie dziejowej, wykazującej przegraną niemieckiej ekspansji od Szczecina aż po Tallin. Istotne przyczyny kryzysu przesłanianio dymem propagandy „korytarzowej“, składającej smutny stan rzeczy w Prusach Wschodnich na karb rzekomego przecięcia komunikacji z Rzeszą przez terytorium polskie. Tymczasem analogiczne zupełnie i wynikające z podobnych przyczyn objawy kryzysu istniały na terenie Zachodniego Pomorza.

Życie gospodarcze Prus Wschodnich było życiem nad stan. Kosztowało ono Rzeszę drogo w formie osławionej Osthilfe. W przededniu wojny Prusy Wschodnie były u progu bankructwa. Zastanawiając się nad przyszłością Prus Wschodnich w nowym układzie stosunków, stwierdzić można zmianę zasadniczą, polegającą na włączeniu tego kraju w znacznie zdrowszy układ gospodarczy. Z prowincji położonej na kresach bogatego państwa, wciśniętej szyją pomiędzy morze i obszary sztucznie odgradzone kultywowaną nienawiścią, Pomorze Wschodnie staje się krajem stanowiącym pomost pomiędzy Polską a morzem. W perspektywie zarysowuje się linia pozytywnego rozwoju, a nie jak dotychczas — stałego cofania się, pomimo sztucznych zastrzyków.

W perspektywie istnieją widoki całkiem odmienne od tych, które oglądaliśmy w retrospekcji. Znika z pola widzenia szereg przyczyn kryzysu wschodnio-pruskiego. W pierwszym rzędzie znika różnicą poziomów gospodarczych, która wspólnie z geograficzną i taryfową odległością wywoływały exodus ludności. Znika następnie oddzielająca od Polski przegroda granicy politycznej, nabrzmiałej hodowaną nienawiścią do

Polski. Powstały przesłanki dla procesów odwrotnych od dotychczasowych. Zamiast odległości geograficznej rysuje się zbliżenie do całości układu, w którym kraj się znalazł. Sztuczne subwencjonowanie życia zastąpione będzie naturalnym parciem całości nowego zaplecza, ciężącego ku morzu. Parcie to będzie spotęgowane przez wysoki stopień zainwestowania pod względem komunikacyjnym nowej prowincji. W przykładach zaczerpniętych z przeszłości Elbląga widzeliśmy ożywczą rolę każdorazowych jego bliższych związków z Polską. Wyrazem parcia zaplecza na Pomorze Wschodnie będzie przede wszystkim osadnictwo rolne, dokonywane przez naród, którego psychiczne właściwości wiążą go z ziemią silniej aniżeli dotychczasowych gospodarzy.

Oczywiście, są to wszystko perspektywy przyszłości nieco dalszej. Lata najbliższe, dopóki Polska nie dźwignie się z osłabienia spowodowanego wojną, przy szczupłości środków na odbudowę, a tym bardziej na nowe wkłady, nie będą mogły dać jeszcze właściwego obrazu nowemu procesowi.

Pozycją, która nas w tej chwili interesuje w zakresie rozwoju miast Pomorza Wschodniego, jest Elbląg, i to zarówno z punktu widzenia jego własnych zadań rozwojowych, jak zadań w stosunku do całości życia Pomorza.

Własne zadania rozwojowe

Zadania własne Elbląga wynikają logicznie z jego geograficznego położenia oraz z dziejowych przesłanek rozwojowych. Geograficzne położenie oraz handlowa i przemysłowa przeszłość miasta doprowadziły do powstania wartościowego węzła komunikacyjnego, złożonego z linii kolejowych, dróg lądowych i szlaków żeglugi śródlądowej; węzeł ten jest uzupełniony ograniczonym dostępem do morza. Przeszłość wysunęła Elbląg na drugie w kolejności co do znaczenia i wielkości miasto w prowincji. Znaczniejszy od niego Królewiec został z układu wyeliminowany. Wkracza pozycja nowa, Gdańsk—Gdynia, która zapewne będzie zaćmiewała kulturalne i gospodarcze znaczenie Elbląga. Dawniejsze powiązania Elbląga uległy tak radykalnym wstrząsom, że wymagają powiązania od nowa.

Z rozważań dotychczasowych widzieliśmy wreszcie, że port morski elbląskiego węzła komunikacyjnego ma znaczenie nie jako najważniejsza racja działalności miasta, ale tylko znaczenie wtórne. Pożytek jego dla miasta polega na pomocniczych możliwościach w zakresie dowozu surowców. Znaczenie elbląskiego portu jako bramy wywozowej jest nikłe. Błędne byłoby szeregowanie Elbląga w rzędzie miast portowych i szukanie oparcia dla jego rozwoju w życiu portu. Elbląg należy zaszerzować do rzędu miast leżących na wielostronnym węźle komunikacji lądowej i śródlądowej.

Elbląski węzeł komunikacyjny zyskuje w nowej rzeczywistości na znaczeniu. O ile przed r. 1914 znaczenie jego było kwestionowane przez wzrost znaczenia węzła malborskiego, o ile w latach międzywojennych odpowiadał on linii podziału z zasięgiem Królewca w ciasnych granicach politycznych Prus Wschodnich, o tyle obecnie — nabiera on nowego wyrazu. Nie kwestionując zasięgu wpływów komunikacyjnych Torunia i Malborka w stosunku do Pomorza Wschodniego, wpływów, które znajdują swe oparcie — jak przed r. 1914 o Olsztyn, komunikacyjne zaplecze Elbląga ulega znacznemu rozszerzeniu. Wchodzi tu w grę cały okręg Pomorza Wschodniego, który w latach międzywojennych stanowił zaplecze Królewca, następnie — cały kraj na wschód od linii Olsztyn—Małkinia, z Białymstokiem u podstawy. Dziedziną zasięgu elbląskich wpływów powinien się stać szlak kolejowy biegnący z Elbląga przez Olsztyn, Szczytno, Ostrołkę, Małkinie, Siedlce, Łuków, Lublin, Kraśnik, Rozwadów, Przeworsk, z wszystkimi rozgałęzieniami — na Białowieżę, na Terespol n. Bugiem, na Rejowiec, Chełm i Zamość, na Sandomierz i na Rzeszów—Przemysł.⁷

Sądząc z perspektywy przyszłego rozwoju, Elbląg wnosi ważny atut z przeszłości w postaci światowego rozgłosu w dziedzinie produkcji statków dla komunikacji przybrzeżnej, śródlądowej i dla obsługi portów. Przymorskie położenie miasta zapewnia możliwość prowadzenia stoczni. Jak widzieliśmy wyżej, powstanie zakładów Schichau, aczkolwiek było posunięciem wywołanym szukaniem nowych podstaw życio-

wych wobec załamania się elbląskiego handlu morskiego, to jednak miało zachętę w przykładach sięgających daleko w przeszłość miasta. Dzisiaj uzasadnienie to istnieje nie tylko w przesłankach zaczerpniętych z przeszłości, ale w istotnych potrzebach naszej żeglugi. Potrzeby naszego handlowego tonażu dalekomorskiego wynoszą, licząc najogólniej, 300 tys. ton. Do tego dodać należy ok. 20% tonażu potrzebnego dla kabotażu, rybołówstwa, obsługi portów i żeglugi śródlądowej. Droga wodna ze Śląska może zapewnić tani dowóz węgla i surowki. Kierunkiem pracy stoczni elbląskich powinna stać się budowa tych właśnie 60 tys. ton, na które składają się jednostki dla obsługi portów, dla potrzeb rybołówstwa, kabotażu, budowa pogłębiarek i statków żeglugi śródlądowej. W związku z tą działalnością należało by utrzymać przemysł żelazny, produkujący maszyny okrętowe i kotły parowe. Można by planować ponadto produkcję parowozów, większe montownie samochodów i samolotów, celem przekształcenia ich stopniowo w samodzielne fabryki. Przemysł żelazny powinien tu obejmować również produkcję narzędzi rolniczych.⁸

Grupą przemysłu mającą najwłaściwszą rację bytu w Elblągu jest przemysł oparty o produkcję rolną. Powinny powstać i pracować tutaj przemysły: mleczny, bekoniarski, olejarski — w oparciu o surowiec własny i pochodzenia kolonialnego, lniarski, cukrowniany, browarniczy i tytoniowy.

Należało by zapoczątkować w Elblągu przemysł drzewny, który miałby tutaj rację bytu z uwagi na znalezienie się poza granicami Kraju królewieckiego rynku drzewnego; kierunkiem produkcji mogłyby być m. in. części okrętowe oraz opakowania dla naszego eksportu. W miarę rozwoju przemysłu drzewnego, Elbląg mógłby zaopatrywać się w surowiec drzewny i poza granicami kraju, w dorzeczach Niemna i Dźwiny.

Zadanie Elbląga w stosunku do całości polskiego życia gospodarczego¹

Druga grupa zadań stojących przed Elblągiem wynika z roli przypadającej mu w udziale w stosunku do całości Pomorza i Polski. Jak widzieliśmy, charakterystyczną cechą elbląskiego węzła wodnej komunikacji śródlądowej są równo-

ległe do Wybrzeża powiązania z Gdańskiem. Sprawą ważną w życiu naszych portów dalekomorskich jest narastanie w nich koncentracji ładunków zapewniających regularność linii komunikacyjnych i będących jej warunkiem. Elbląg powinien odegrać rolę centrali zbiorczej dla ładunków ze swojego komunikacyjnego zaplecza, dla których miejscem załadowania będzie zespół portowy Gdańsk — Gdynia. W grę wchodzi przede wszystkim produkcja miejscowa i bezpośredniego zaplecza oraz w pewnej mierze produkcja rolna dalszego zaplecza Elbląga sięgającego, jak widzieliśmy, po Białystok i Lublin. Do zadań owego rynku pomocniczego dla wielkiego polskiego handlu zamorskiego będzie należało spełnianie funkcji rozdzielczych w rozprowadzaniu zamorskiego przywozu, jak np. nawozów i materiałów pędnych, dla elbląskiego zaplecza komunikacyjnego.

Do zadań Elbląga należy zaliczyć następnie ujęcie w ręce inicjatywy i prac zmierzających do uporządkowania bezpośredniego otoczenia. Na pierwszy plan wysuwa się tutaj ogromne dzieło w postaci regulacji stosunków wodnych w delcie Nogaty i rozszerzenie tą drogą rolnych możliwości produkcyjnych okręgu.

Doniosłe są wreszcie stojące przed Elblągiem zadania w zakresie oświatowo-kulturalnym. Tu mianowicie jest miejsce na uruchomienie szkolnictwa zawodowego o szerokim wachlarzu zainteresowań. Elbląg powinien wychować nowe zastępy techników w zakresie budowy okrętów i maszyn, szyprów dla żeglugi śródlądowej, techników budowli melioracyjno-wodnych oraz rolników zdolnych prowadzić gospodarstwo na wysokim poziomie w niełatwych nieraz stosunkach klimatyczno-glebowych Pomorza.

Zadaniem Elbląga będzie wreszcie przewodzenie w pracy kulturalnej odczyszczenia wszystkich nalotów niemieczyny, które 2 wieki niemieckiego władania nałożyły na polskie oblicze Warmii.

PRZYPISY

¹ W roku 1523 w Elblągu były poszukiwane przez cudzoziemskiego kupca: prochy, srebro, broń palna, słód, piwo, żyto i mąka. Nizina Elbląska dostarcza owies, żyto, pszenicę, jarzyny rozmaitego rodzaju i chmiel dla produkcji piwa znanego pod nazwą Schlichtling, ponadto ptactwo domowe i dzikie, m. in. żurawie. Wyżyna Elbląska dostarcza potrawę, cebulę i różne przyprawy „kuchenne, którym ładowano rocznie 13 sztuk, o pojemności ok. 100 wozów każda, i wysyłano przez Zalew do Królewca. Również wosk był przedmiotem handlu. Kwitł wywóz zboża podtrzymywany wysoką ceną na Zachodzie. Wskutek tego zdarzało się często оголошение okręgu elbląskiego ze zboża powodujące drożyznę dającą się często we znaki”.

„Bogactwo rybne Zalewu i jeziora Drużna dostarczały mieszkańcom wiele pożywienia. Łosoś, stornia i inne ryby dawały rocznie udziału elbląskiego w Zalewie ok. 1000 łasztów. Jezioro Drużno wydawało się niewyczerpane, zwłaszcza w węgorze, do tego stopnia, że mniemano w owym czasie jakoby nazwa Elbląg pochodziła od „Ohlfang“ lub „Ohlfing“ i wskazywała na węgorze. Również rzeka Humula obfitowała w łososia, pstrąga i inne ryby i raki. Elbląska dostarczała miastu dosyć surowca, który można było ładować w celach wywozu”.

W zakresie przemysłu miejscowego:

„Istniało szereg młynów zbożowych; w r. 1566 zbudowano młyn do przeróbki miedzi; następnie młyn szlifierski. Na wzniesieniu za Winnica (Weingärten) istniała huta szkła. Kwitła budowa okrętów (1555) ku wielkiemu zadowoleniu Królewca, byli tu też kowale zajęci kuciem kotwic”. (F. Carstenn: Geschichte der Hansestadt Elbing, Elbląg, 1937, str. 338).

Z innych świadectw wiemy, że fregata Zygmunta Augusta wybudowana była w Elblągu.

² Dzięki osobistym koneksjom kupców elbląskich.

³ Carstenn, j. w., str. 419.

Literatura niemiecka utartym szlakiem propagandowym przypisywała zawsze cofanie się gospodarcze Prus Wschodnich, bądź poszczególne miast, rzekomo zgubnym wpływom Polski, urabiając

poгляд, że konstruktywna praca w tym kraju była wyłączną zasługą Zakonu Krzyżackiego w przeszłości, a rządu pruskiego w dobie współczesnej.

Warto przypomnieć karty z działalności Polski na terenie Elbląga w okresie jego rozkwitu, w epoce Jagiellonów. Widzimy troskę Zygmunta Augusta o ratowanie ludności przed głodem, będącym wynikiem spekulacji handlowej; w r. 1556 wydaje się w tym celu zakaz wywozu żywności (C a r s t e n n, j. w. str. 338). W r. 1491, dzięki interwencji Kazimierza Jagiellończyka, nastąpiło przełamanie monopolu Torunia i bezpośrednie nawiązanie stosunków handlowych Elbląga z Krakowem i Wrocławiem; ów obrót handlowy śródlądowy zyskał następnie nowe bodźce przez układ krakowski z 8 kwietnia 1525. W roku 1552 otrzymało miasto od Zygmunta Augusta monopol handlu śledziami na Mazowsze; w roku 1566 i 1568 otrzymało ochronę handlu piwem w okręgach sąsiednich, a w szczególności na Żuławach, przeciwko zakusom kasztelana gdańskiego Jana Kostki. Równocześnie przywileje królewskie chroniły miejski przymus przemianu, zabraniały odprawiania targów poza miastem, budowy śpichrzy i browarów poza jego granicami, ustalały obowiązek trzydniowego składu w Elblągu dla towarów pochodzących z gospodarstw żuławskich, zabraniały mieszkańcom Żuław zafrachtowywania płodów na Drużnie lub Elbląże na eksport poza portem elbląskim. Na podstawie przywileju królewskiego powstała w Elblągu osobna składnica dla wosku; monopol handlowy otrzymał Jan Knita w r. 1566.

W zakresie wielkich inwestycji komunikacyjnych: w r. 1483 — nastąpiło zatamowanie ujścia Nogatu do Elbląki i skierowanie jego koryta do Zalewu Wiślanego, w r. 1495 — budowa kanału Krafluskiego, w r. 1554 usypanie na zachód od miasta grobli wiodącej do Malborka (późniejsza t. zw. szosa berlińska), z którym komunikacja odbywała się do momentu owej budowy wzdłuż obwałowań rzecznych Nogatu. Dla lepszej ochrony nowej drogi trzeba było wybudować nowy bastion ochronny w Malborku, co doprowadziło do ostatecznego (powtórnego) zburzenia zamku krzyżackiego w r. 1554. Zygmunt I Stary i Zygmunt III Waza żywo interweniowali w sporach pomiędzy Elblągiem i Gdańskiem o użytkowanie wód Wisły. Zygmunt III Waza rozsądził spór, nakazując po powodzi w roku 1611 wzniesienie budowli na Mątewskiej Głowie, zapewniających $\frac{2}{3}$ debitu wodnego dla zachodniego ramienia Wisły a $\frac{1}{3}$ dla wschodniego — Nogatu. W zakresie obronności od roku 1549 wzmożono prace nad rozbudową twierdzy elbląskiej.

⁴ Uzupełnieniem tego kierunku jest autostrada łożbudowana w latach międzywojennych.

⁵ Na podstawie: S. Srokowski: Prusy Wschodnie, Bydgoszcz, str. 240 i n. Sprawozdanie G. U. M. i Meyers Encyklopedia.

⁶ Cyfry na podstawie sprawozdania G. U. M.

⁷ Na marginesie zagadnienia Elbląga, jako ośrodka ciężenia w wyniku nowego układu, nasuwa się uwaga, aby warunki ciężenia, wynikające z przesunięć układu komunikacyjnego, wzmocnić odpowiednimi pociągnięciami w zakresie polityki osiedleńczej. Można to osiągnąć w drodze przeprowadzenia postulatów zasiedlania miasta Elbląga i jego regionu zwartymi grupami kulturalnymi z okręgów Białegostoku, Lublina, Sandomierza i Rzeszowa; uzupełniłoby to więzy czysto mechaniczne, komunikacyjne, żywą treścią naturalnych, a więc żywotnych, związków pomiędzy grupą kulturalną nowoosiedloną a jego grupą kulturalną macierzystą; związki te miałyby niewątpliwie donieść wpływy na dynamikę rozwojową stosunków gospodarczych i poza gospodarczych Elbląga z zarysowującym się jego nowym zapleczem.

⁸ Nasuwa się uwaga: czy nie należało by wyłączyć z akcji wysiedlania na czas określony (3—5 lat) grupy Niemców, techników, wykwalifikowane siły, którzy z racji dawnego zatrudnienia w stocznich Schichau stałiby się elementem wprowadzającym dla sił polskich przybywających do pracy w stoczniach.

Literatura

- Carstenn E.: Geschichte der Hansestadt Elbing, Elbląg, 1937.
- Galon R.: Dolina Dolnej Wisły, Przewodnik Krajoznawczy, Wyd. Instytutu Bałtyckiego, Toruń, 1935.
- Główny Urząd Morski, Wydział Administracji Wybrzeża: Sprawozdanie dotyczące możliwości eksploatacyjnej portu w Elblągu.
- Jabłoński O. i Brzuszkiewicz T.: Zręby morskiego przemysłu okretowego w Polsce, Komunikat Gosp. Arch. Morskiego Nr 5, Wyd. Instytutu Bałtyckiego, 1945.
- Kelletat H.: Die Städte Ostpreussens, Królewiec, 1934.
- Prusy Wschodnie. Przeszłość i teraźniejszość. Praca zbiorowa pod redakcją Zawidzkiego M., Poznań, 1932.
- Schön A.: Das Frische Haff und seine Fischerei, w pracy zbiorowej Baner u. Lange: Das Frische Haff und die Frische Nahrung.
- Srokowski S.: Prusy Wschodnie, Wyd. Instytutu Bałtyckiego, Gdańsk, Bydgoszcz, Toruń, 1945.
- Wilder J. A.: Upadek gospodarczy Prus Wschodnich, Wyd. Instytutu Bałtyckiego, Toruń, 1936.
- Winkel R.: Die Weichsel, Lipsk, 1939.
- Mapy: Sieć komunikacyjna w Polsce, Wyd. Księg. Biblioteka Polska, 1945; Umgebung von Danzig, 1:100.000, 1930.



Wojewódzka i Miejska
Biblioteka Publiczna w Gdańsku
Filia nr 29



10438751

G

WOJEWÓDZKA
LWOWIEJSKA
BIBLIOTEKA
PUBLICZNA
W GDANKU

6855

G