WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

JÓZEF NIERODA

MIASTA POMORZA WSCHODNIEGO

1947

GDAŃSK — BYDGOSZCZ — SZCZECIN

INSTYTUT BAŁTYCKI

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
R. 1945—1947

Książki, broszury i mapy

K. DEMEL: Życie morza. Zarys oceanografii biologicznej, str. 444 + 20 ndl.

Główne liczby nowej Polski. Opracowanie pomocnicze Wydz. Pomorzoznawczego Instytutu Bałtyckiego, str. 23.

K. GÓRSKI: Państwo krzyżackie w Prusach, str. 295.

K. MALECZYŃSKI: Polska i Pomorze Zachodnie w walce z Niemcami w XIV i XV w., str. 117.

Mapa podziału administracyjnego Pomorza 1 : 1.500.000 (wyczerpana).

T. MIECZYŃSKI: Mapa gleb b. Prus Wschodnich z dokumentacją.

T. MIECZYŃSKI: Gleby b. terytorium Gdańska, str. 24 z barwną mapą 1 : 250.000.

L. MRÓZ: Sprawa lasów Pomorza Wschodniego, str. 57.

B. OLSZEWICZ: O naprawę nazewnictwa geograficznego Ziem Odzyskanych, str. 16.

K. PIWARSKI: Dzieje Prus Wschodnich w czasach nowożytnych, str. 384.

K. PIWARSKI: Dzieje Gdańska w zarysie, str. 301.

Wł. SOWIŃSKI: Zarys morskiego prawa handlowego, str. 210.

Specjalizacja polskich portów morskich. Protokół obrad oraz referaty naukowe wygłoszone na I Konferencji Naukowej Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego dn. 14—15. VI. 1946, str. 251.

B. SROCKI: Polska i nowe Niemcy, I. Ostrzegawcze sygnały historii, II. Problem przeludnienia Niemiec, str. 35.

St. SROKOWSKI: Prusy Wschodnie. Studium geograficzne, gospodarcze i społeczne, str. 321 (wyczerpane).

P. SWAKOWSKI: Mapa komunikacyjna Pomorza (drogi) (wyczerpana).

d. c. 3 str. okładki

MIASTA
POMORZA WSCHODNIEGO

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

JÓZEF NIERODA

MIASTA POMORZA WSCHODNIEGO

1947

GDAŃSK — BYDGOSZCZ — SZCZECIN

INSTYTUT BAŁTYCKI

Prace naukowo-informacyjne. Seria: POMORZE

Odbitka z pracy zbiorowej
p. t. „Stan i potrzeby Pomorza Wschodniego".

0110410
/

MUZEUM MORSKIE W GDAŃSKU
BIBLIOTEKA

Drukiem Zakładów Graficznych pod Zarządem Państwowym Toruń, Rabiańska 15-17
E. - 14174

SPIS TREŚCI

str.

MIASTA POMORZA WSCHODNIEGO W OKRESIE PRZEDWOJENNYM 1

Liczba i rozmieszczenie miast, str. 1; Zależność od wsi, str. 2; Stagnacja małych miasteczek, str 3; Ilościowy wzrost ludności miejskiej, str. 4; Przedwojenne trudności urbanizacyjne, str. 6.

DZISIEJSZE POTRZEBY I MOŻLIWOŚCI URBANIZACYJNE . 6

Sytuacja wyjściowa na tle ogólnokrajowym, str. 6; Gospodarcze powiązanie miasta z terenem, str. 10; Doludnienie wsi podstawą rozwoju miast, str. 12; Kapitał urbanizacyjny wg stanu z r. 1933, str. 14; Dzisiejsza liczba gmin miejskich, str. 15; Pojemność mieszkaniowa miast obecnie istniejących, str 17; Komunikacja, str. 21; Gospodarka komunalna, str. 22,

ROLA POSZCZEGÓLNYCH OŚRODKÓW MIEJSKICH . . . 22

Przedwojenny układ miast, str. 22; Dzisiejszy układ miast, str. 24; Olsztyn, str. 27; Ostróda, str. 29; Giżycko, str. 30; Miasta zniszczone, str. 31; Pozostałe miasta, str. 32.

PODZIAŁ ADMINISTRACYJNY POMORZA WSCHODNIEGO . 33

Powiaty woj. gdańskiego, str. 33; Powiaty woj. białostockiego, str. 35.

WNIOSKI 37

LITERATURA 40

Miasta Pomorza Wschodniego w okresie przedwojennym

LICZBA I ROZMIESZCZENIE MIAST. Pomorze Wschodnie w granicach włączonej do Polski w r. 1945 części b. Prus Wschodnich liczyło w r. 1933 ogółem 54 miasta. Z tej liczby przypadało na:

4 dzisiejsze powiaty	woj. gdańskiego	. . .	7 miast	o 127.196	mieszk.
3 „ „	„ białostockiego	.	3 „	„ 31.521	„
17 „ „	„ olsztyńskiego	.	44 „	„ 285.167	„

Rozmieszczenie miast było bardzo nierównomierne. Widać to zresztą z samego porównania powiatów woj. gdańskiego i białostockiego. Dwie te grupy powiatów są przykładem różnicy zagęszczenia, jaka istniała między częścią zachodnio-północną a południowo-wschodnią. Przyczyny tych różnic leżą nie tyle w różnicy naturalnych warunków terenowych, ile w przeszłości prowincji, sięgając aż do okresu powstawania miast krzyżackich.

Według niemieckiego autora *: „Powstawanie miast pruskich jest wszystkim innym, niż wynikiem naturalnych warunków. Źródłem ich był nie zespół czynników naturalnej koncentracji, lecz względy na chroniące zamki".

Zagęszczenie zamków powstawało wówczas głównie na zachodzie i w centrum prowincji, przeważnie wzdłuż szlaków komunikacyjnych, którymi posuwały się kolumny krzyżackie. Stąd czynnik komunikacyjny odegrał poważną rolę, ale i on podporządkowany był w pierwszym rzędzie celom militarnym. Pozostałością tamtego okresu jest duża różnica w zagęszczeniu miast, które występują gęsto na obszarze pierwotnej kolonizacji Zakonu, znacznie rzadziej w pozostałej części prowincji. Granica

* H. Heynicke: Entwicklung der ostpreussischen Städte, str. 122.

zasięgu miast Zakonu biegnie mniej więcej po linii Nidzica-Kętrzyn. Na zachód od niej, oprócz ogólnej większej ilości miast, istnieją zagęszczenia lokalne w powiatach zachodnich i północno-środkowych prowincji.

W związku z gęstością miast pozostaje w dużym stopniu ich wielkość, przy czym zależność ta występuje szczególnie wyraźnie przy porównaniu miast Zakonu i pozostałych. Liczby obrazujące tę zależność dla całych Prus Wschodnich są następujące:

Wielkość miast w zależności od czasu powstania *

Liczba mieszkańców	Miasta Zakonu		Miasta pozostałe	
	Ilość	%	Ilość	%
poniżej 2 tys.	8	14,8	1	4.2
2 — 5 „	27	50,0	8	33,3
5 — 10 „	10	18,5	9	37,5
10 — 20 „ . . .	5	9,3	4	16,7
20 — 100 „ . . .	3	5,6	2	8,3
powyżej 100 „	1	1,8	—	—
Razem . . .	54	100,0	24	100,0

Miasta poniżej 5 tys. stanowią w pierwszej grupie 64,8%, w drugiej — 37,5%, przy czym na 9 miast poniżej 2 tysięcy 8 przypada na miasta Zakonu. Więcej niż połowa miast grupy drugiej mieści się w klasach 5—20 tys., a więc o jedną klasę wyżej niż w grupie pierwszej. Liczby te świadczą, że znaczne zagęszczenie miast w okresie Zakonu nie zupełnie odpowiadało potrzebom gospodarczym i odbiło się szkodliwie na ich wzroście. Równocześnie wypływa stąd wniosek, że jeśli chodzi o indywidualne możliwości rozwoju, to raczej są one większe dla miast II-ej grupy, a więc dla miast południowo-wschodniej części dzisiejszego naszego Pomorza Wschodniego.

ZALEŻNOŚĆ OD WSI. Pośredni związek z zagęszczeniem miast posiada liczba ludności wiejskiej, przypadającej na jedno miasto. W prowincji rolniczej, jaką jest Pomorze Wschodnie, liczba ta jest jednym z najpoważniejszych czynników określających możność wzrostu miast. Zależy ona od odległości wzajemnej miast i gęstości zaludnienia powiatu i dlatego samo zagęszczenie miast nie jest decydujące. Według Horna, zależność między wiel-

* W. Horn: Die Bevölkerungsverteilung in Ostpreussen u. ihre Veränderungen, str. 43. Königsberg 1931.

kością miasta a liczbą przypadającej na nie ludności wiejskiej wyraża się w tym, że małe miasta występują na ogół w okręgach, w których ta liczba jest niska, większe — w okręgach, w których jest ona wyższa. Dla całych Prus Wschodnich zależność tę obrazuje następujące zestawienie:

*Liczba ludności wiejskiej powiatu, przypadająca na jedno miasto w tym powiecie**

Klasa wielkości miasta	I. do 15 tys.	II. 15—20 tys.	III. 20—30 tys.	IV. powyżej 30 tys.
	ludności wiejskiej na 1 miasto			
poniżej 2 tys.	8	1	—	—
2 — 3 „	11	6	1	—
3 — 5 „	10	2	4	1
5 — 10 „	6	5	4	4
10 — 20 „	5	2	—	2
20 — 100 „	2	—	2	1
powyżej 100 „	—	—	—	1

Dla miast małych omówiona prawidłowość jest łatwo widoczna. Z 44 miast poniżej 5 tys. — 29, t. j. ok. 2/3, przypada na grupę I. W miastach najmniejszych stosunek jest jeszcze wyższy: do grupy I-ej należy 8 miast spośród 9-ciu. Odwrotnie — z 34 miast powyżej 5 tys., 13 leży w okręgach, liczących poniżej 15 tys. ludności wiejskiej na jedno miasto, 21, t. j. 60%, w okręgach większych.

Pewnym zakłóceniem prawidłowości wydają się 2 miasta powyżej 20 tys. w grupie pierwszej. Należy do nich uprzemysłowiony, a więc mniej zależny od wsi Elbląg, który ponadto jako drugie miasto w powiecie ma 3,5-tysięczne Tolkmicko, oraz Malbork — jedyne miasto w najmniejszym powiecie o powierzchni 226 km² (przeciętna wielkość powiatu wynosi ok. 1000 km²). Uwzględniając możliwość tego rodzaju odchyleń lokalnych, można uważać wymienioną prawidłowość za udowodnioną.

STAGNACJA MAŁYCH MIASTECZEK. Zależność wielkości miast od stanu ilościowego ludności wiejskiej hamowała w dużym stopniu ich wzrost. Szczególnie małe miasta, położone zwłaszcza w powiatach o przeważającej własności wielkiej i średniej, przez całe stulecia nie zmie-

* Horn, l. c. str. 45.

niały się ilościowo, a nawet zmniejszały się. Jako przykład, podaję zmiany wielkości kilku małych miast od r. 1782:

Zmiany wielkości małych miasteczek w latach 1782—1930 *

Miasto	% własn. wielkiej i średniej w pow. (ponad 50 ha) **	1782	1843	1880	1910	1930
Gardeja . . .	56,2	457	959	1205	987	974
Biskupice . .	59,2	919	1685	1966	2311	1934
Dryfort . . .	76,4	1200	1743	1842	1521	1544
Barty	76,4	1200	1604	1603	1227	1504
Ryn	53,9	1000	1459	2226	1958	2186
Górsko . . .	64,3	1200	1967	2751	2387	2645

Te i wiele innych miasteczek swym bezruchem w ciągu 150 lat świadczą o trwałej niezdolności wzrostu. Prawdopodobnie nie nabędą jej i teraz. Wyciąganie jednak z tego tylko faktu wniosków o nieprzydatności tych miasteczek byłoby przedwczesne. Zagadnienie to sięga poza płaszczyznę wzrostu ludnościowego i zostanie poruszone później, przy omawianiu sprawy obecnej ilości gmin miejskich.

ILOŚCIOWY WZROST LUDNOŚCI MIEJSKIEJ. Mimo stagnacji małych miasteczek, odsetek ludności miejskiej w całych Prusach Wschodnich uległ w ostatnich 60 latach poważnemu wzrostowi, znacznie większemu niż w Polsce i w całych Niemczech.

Wzrost odsetka ludności miejskiej w latach 1871—1933

	1871	1900	1933	Wzrost odsetka ludn. miejskiej
Prusy Wschodnie ** . . .	20,8	29,4	43,0	107%
Niemcy ***	36,1	54,3	67,1	87%
Polska ***	15,5	19,9	27,2	75%

Przyczyną tak poważnego wzrostu odsetka ludności miejskiej był nie tyle wzrost ludności miast, ile równoczesny ubytek ludności wiejskiej. Liczba tej ostatniej osiągnęła maksimum w latach osiemdziesiątych ubiegłego stulecia i od tego czasu następował ciągły ubytek,

* Heynicke, l. c. str 148 i 149.

** Statistisches Handbuch für die Provinz Ostpreussen, str. 12 i 31, Schlossberg u. Leipzig, 1938

*** Encyklopedia Nauk Politycznych, t III, Warszawa 1936.

spowodowany głównie odpływem do przemysłowych części Rzeszy. Wielkość emigracji ludności z Prus Wschodnich w poszczególnych okresach przedstawiała się następująco:

Odpływ ludności z Prus Wschodnich w latach 1871—1933 *

Okres	Ogółem	Przeciętna roczna
1871 — 1880	86.560	9.610
1880 — 1890	210.700	21.070
1890 — 1900	234.200	23.430
1900 — 1910	184.600	18.460
1910 — 1925 **	111.600	7.440
1925 — 1933 **	94.800	11.850

W omawianym okresie nastąpił wzrost ludności całych Prus Wschodnich z 1.822.934 w r. 1871 do 2.333.301 w r. 1933, t. j. o 28%. Dokonało się to wyłącznie w drodze przyrostu ludności miejskiej o wspomniany wyżej odsetek 107%. Natomiast ludność wiejska wykazała równoczesny ubytek o 115.000 głów, tj. o 8% (w r. 1871 — 1.444 tys., w r. 1933 — 1.329 tys.).

Wzrost ludności miast nastąpił w pierwszym rzędzie dzięki rozwojowi miast dużych. Udział 10 największych miast pruskich w przyroście całej ludności miejskiej wynosił w latach ***:

1817 — 1867	—	48.0%
1867 — 1885	—	73.9%
1885 — 1905	—	80.5%
1905 — 1925	—	76.2%

Z porównania wielkości odsetka w poszczególnych okresach widać, że w pierwszym z nich do wzrostu ludności miejskiej przyczyniały się w połowie także miasta mniejsze. W okresach następnych ich udział ograniczył się do 1/4, w okresie 1885—1905 do 1/5. Świadczy to, że bierność urbanistyczna, której skrajnym przykładem było 6 wymienionych małych miasteczek, była charakterystyczną cechą dla ogółu miast małych.

* Statistisches Handbuch, l. c., str. 63.
** Liczby uwzględniają zmiany terytorialne z r. 1919 i dlatego nie nadają się do porównywania z poprzednimi.
*** W. Horn, l. c., str. 101.

PRZEDWOJENNE TRUDNOŚCI URBANIZACYJNE. Dlatego też sprawa tych miast była dla Niemiec przedwojennych poważnym kłopotem. Wszelkie próby doraźnej pomocy drogą udzielania subsydiów, prowadzenia nie uzasadnionych gospodarczo robót, jak budowa okazałych gmachów, stadionów, basenów w małych nawet miasteczkach, nie dawały pożądanych skutków.

Zaczęto się zastanawiać nad sposobami rozwiązania trudności na szerszej płaszczyźnie. Prace teoretyków i kierowników gospodarki pruskiej doprowadziły do wspólnych wniosków, na które chcę tu zwrócić uwagę z powodu pewnej ich aktualności dla chwili obecnej.

Główną przyczyną niedomagań miast był brak gospodarczych podstaw ich istnienia. W prowincji czysto rolniczej, bez poważniejszego przemysłu, sama wieś, oparta w przeważnej części na wielkiej własności, która posiadała 46,9% wykorzystanej rolniczo ziemi, nie mogła utrzymać miast. Drogą do poprawy tego stanu byłaby z jednej strony kolonizacja wewnętrzna, nie mająca zresztą wielkich możliwości z uwagi na ustrój, nie przewidujący całkowitej parcelacji majątków, z drugiej strony możliwie największe uprzemysłowienie prowincji i stworzenie w ten sposób poważniejszych możliwości zarobku nierolniczego. Dopiero przy takiej przebudowie gospodarczej miasta uzyskałyby materialne podstawy istnienia i rozwoju, których nie zastąpią subsydia ani doraźne inwestycje.

Dzisiejsze potrzeby i możliwości urbanizacyjne

SYTUACJA WYJŚCIOWA NA TLE OGÓLNOKRAJOWYM. W rezultacie działań wojennych Pomorze Wschodnie weszło po wojnie w skład państwa polskiego, jako jedna z najbardziej zniszczonych prowincyj. Było to jedną z głównych przyczyn niesłychanie słabego zaludnienia woj. olsztyńskiego * w czasie spisu z dnia 14 lutego 1946 r. Wyrazem tej słabości była liczba 19 mieszkańców na 1 km², wobec przeciętnej dla Ziem Odzyskanych — 49, dla całej Polski — 77.

* Z uwagi na brak dokładnych danych dla całości Pomorza Wschodniego, przeważna część danych liczbowych w tym rozdziale odnosi się tylko do woj. olsztyńskiego.

Gęstość zaludnienia i % ludności miejskiej dla niektórych obszarów Polski w dniu 14. II. 1946 r.

Obszar	Gęstość zaludnienia	% ludności miejskiej	Mieszkańców miasta na 100 mieszk. wsi
Polska ogółem	77	31,4	45,7
ziemie dawne	89	29,3	41,5
ziemie odzyskane	49	38,9	63,7
Woj. olsztyńskie	19	29,0	40,9
Inne Ziemie Odzyskane			
Pomorze Zachodnie	28	39,6	65,6
Śląsk Opolski	126	39,3	64,7
Śląsk Dolny	79	38,9	63,7
Ziemie dawne			
woj. gdańskie	71	39,8	66,1
„ śląskie	286	38,6	62,9
„ pomorskie	64	38,3	62,1
„ poznańskie	77	36,3	57,0
„ krakowskie	134	27.4	37,7
„ warszawskie	73	17,0	20,5
„ lubelskie	69	16,2	19,3
„ rzeszowskie	86	15,5	18,4

Jak widzimy, odsetek ludności miejskiej woj. olsztyńskiego, znacznie niższy od ogólnego dla Ziem Odzyskanych, równał się niemal dokładnie odsetkowi dla ziem dawnych, nie odbiegając również zbytnio od przeciętnej ogólnopolskiej.

Natomiast skala wahań dla poszczególnych województw jest bardzo wysoka. Obok województw takich, jak gdańskie, śląskie, pomorskie, wykazujących około 40% ludności miejskiej, występują województwa o charakterze rolniczym, jak lubelskie, rzeszowskie, wyrażające się odsetkami 16,2 czy nawet 15,5%. Charakter gospodarczy woj. olsztyńskiego wskazuje jego miejsce wśród województw rolniczych. Ale i tutaj rozpiętość jest duża. Wyłaniają się grupy o znacznie różniącym się odsetku zurbanizowania. Według przedwojennej nomenklatury są to woj. zachodnie z jednej, centralne i południowe z drugiej strony.

Ilustracją różnicy stopnia urbanizacyjnego poszczególnych województw czy grup województw mogą być następujące liczby:

Rozmieszczenie miast w powiatach

Województwa i grupy woj.	Przeciętna wielkość powiatu w km²	Liczba miast w powiecie	Jedno miasto przypada na km²	Przeciętna wielkość miasta — mieszkańców
olsztyńskie . .	1100	2,6	432	6480
poznańskie . .	1040	3,7	281	7850
lubelskie . .	1730	1,8	945	13380
zachodnie . .	1060	3,1	318	10800
centralne . . .	1700	2,6	661	20000

Użyte w zestawieniu liczby obliczone są dla woj. olsztyńskiego w jego obecnych granicach według danych z r. 1933, dla pozostałych województw według stanu podziału administracyjnego z r. 1938, liczby ludności z r. 1931. Porównanie wykazuje podobieństwo woj. olsztyńskiego z poznańskim, zarówno pod względem przestrzennego rozmieszczenia miast, jak ich wielkości (również i wielkości powiatów).

O ile jednak stosunkowo duży odsetek ludności miejskiej na obszarze woj. poznańskiego, mimo jego rolniczego charakteru, miał podstawę w ogólnej zamożności województwa, częściowo w jego przemyśle rolnym, to na ziemiach obecnego woj. olsztyńskiego tego czynnika brakuje. Miasta b. Prus Wschodnich, jak przedstawiono w pierwszej części opracowania, nie miały dostatecznego oparcia w słabo rozwiniętym przemyśle, równocześnie zaś utrzymanie ich przekraczało możliwości opartego na wielkiej i średniej własności rolnictwa. Były one w całości gospodarstwa pruskiego nienaturalną i luksusową nadbudową, kosztującą Rzeszę wiele milionów rocznych subsydiów.

Trudności te po wojnie wzrosły jeszcze bardziej. Prawie doszczętne zniszczenie przemysłu przy równoczesnym olbrzymim obniżeniu poziomu rolnictwa i zaniku hodowli spowodowały niesłychane uwstecznienie gospodarcze, przekraczające w sposób wyjątkowo ostry rozmiary ogólnopolskich zniszczeń.

Z tego stanu wynika, że zewnętrzna forma urbanizacyjna woj. olsztyńskiego, upodobniająca je do grupy województw zachodnich, w dzisiejszych warunkach nie znajduje dostatecznego oparcia materialnego w terenie. Pod względem warunków i możliwości woj. olsztyńskie jest bliższe polskiej grupie centralnej, której typowym przed-

stawicielem może być woj. lubelskie. Zewnętrznie wynikałby stąd wniosek pójścia w rozwoju gospodarczym województwa po linii ziem rolniczych nie uprzemysłowionych, a więc po linii urbanizacyjnego uwstecznienia terenu. Takie rozstrzygnięcie z punktu widzenia dalszej przyszłości budzi jednak najdalej idące zastrzeżenia.

Jedną z chorób gospodarczych Polski przedwojennej i jaskrawym dowodem jej niedorozwoju był właśnie nieprawdopodobnie niski stopień urbanizacji. Z charakteru tego zjawiska doskonale zdawano sobie sprawę, to też hasło wzmożenia stopnia urbanizacji było powszechnie uznane. Jednak od uznania hasła do znalezienia dróg właściwej realizacji było niezmiernie daleko. Zmiana tego stanu przez rozbudowę miast bez równoczesnego stworzenia na stałe odpowiednich możliwości zarobkowych dla ludności nierolniczej byłaby sztucznym i kosztownym przesłonięciem rzeczywistości dla osiągnięcia efektów zewnętrznych. Tak robiły Niemcy w Prusach Wschodnich, dla nas jednak tego rodzaju wzory były i są przekraczającym siły luksusem.

Naturalny porządek gospodarczy nakazuje trzymanie się właściwej hierarchii i kolejności zagadnień, to jest stworzenie najprzód racjonalnych warunków urbanizacji przez uprzemysłowienie kraju, a nie odwrotnie.

Na ziemiach starych możemy myśleć normalnymi kategoriami gospodarczymi. Inaczej jednak przedstawia się sprawa Ziem Odzyskanych, w danym wypadku Pomorza Wschodniego. Tutaj istnieje już znaczny kapitał stosunkowo wyższej urbanizacji w postaci gęsto rozrzuconych miast, mimo wysokiego stopnia ich dzisiejszego zniszczenia. Zachowanie tego kapitału jest bez porównania bardziej celowe niżeli późniejsza budowa. Przez samo istnienie stwarza on potencjalne możliwości urbanizacyjne, pozwalające na stosunkowo szybsze wyjście z impasu.

Oczywiście, w ramach planów ogólnopolskiej polityki urbanizacyjnej możliwości te są dziś bardzo skromne, podobnie zresztą jak stosunkowo skromna jest dzisiejsza rola całej prowincji. Mimo to niezmarnowanie ich jest zadaniem, które nie może być pominięte. Zarazem jest to zadanie bardzo ciężkie, gdyż na dalszą metę wymaga racjonalnego myślenia kategoriami gospodarczymi, a więc rozwiązania wspomnianej już trudności,

której nie potrafili pokonać Niemcy, mianowicie wzmocnienia nieproporcjonalnie słabych w stosunku do rozwoju urbanizacji podstaw gospodarczych istnienia i rozwoju miast.

GOSPODARCZE POWIĄZANIE MIASTA Z TERENEM. Miasto jest w pewnym stopniu wykładnikiem siły gospodarczej tworzącego je regionu. Jego znaczenie i wzrost zależą od kierunku i stopnia rozwoju tego regionu. Nie jest zadaniem tej pracy badanie całości problemu gospodarczego rozwoju Pomorza Wschodniego. Z punktu widzenia urbanizacyjnego interesuje nas natomiast, co w tym rozwoju jest dla miast najkorzystniejsze.

Charakter Pomorza Wschodniego przesądza niejako, że rolnictwo będzie na długo decydującą gałęzią życia gospodarczego, a wieś trzonem ludnościowym prowincji. Zmiany układu własności rolnej stwarzają obecnie większe niżeli przed wojną możliwości racjonalnego użycia i rozmieszczenia ludności wiejskiej. Dla miast może to oznaczać powstanie dużej ilościowo grupy konsumentów, której możliwości nabywcze będą wprawdzie początkowo małe z powodu niskiego stanu materialnego, ale która swą masą stopniowo stworzy podstawę utrzymania zwiększonej również liczby ludności miejskiej. Wzrost siły nabywczej wsi w miarę wzrostu dobrobytu odbije się dodatnio na stanie materialnym miasta, ale i to nie będzie miało rewolucyjnego znaczenia dla zmiany stosunku procentowego wsi i miast. Przykładem może służyć Dania, w której mimo niewątpliwie dobrego stanu materialnego miasta i wsi odsetek ludności wiejskiej jest stosunkowo znaczny.

Na wzrost racjonalnych warunków utrzymania ludności wiejskiej o wiele większy wpływ od samego tylko rozwoju rolnictwa ma uprzemysłowienie produkcji rolnej i hodowlanej. Pod tym względem możliwości Pomorza Wschodniego są duże, chociaż osiągnięcie istotnie znaczących rezultatów wymaga długiego okresu. Przy wielkich nakładach finansowych przedwojenne wyzyskanie tych możliwości było niewysokie, co stanowiło jedną z przyczyn braku własnego oparcia gospodarczego miast. Jednak nawet przywrócenie stanu przedwojennego miałoby ogromne znaczenie dla dzisiejszych silnie pomniejszonych potrzeb i możli-

wości urbanizacyjnych, gdyż znaczna ilość obiektów z zakresu przemysłów przetwórstwa rolnego znajdowała się właśnie w miastach.

Jak duże jest znaczenie tego typu przemysłu dla miasta, świadczy m. in. przykład woj. pomorskiego i poznańskiego, które przed wojną, mimo rolniczego charakteru, miały odsetek ludności miejskiej równy śląskiemu, z pewną nawet przewagą: woj. poznańskie i śląskie — 34%, pomorskie — 36%.

Największe i najbardziej bezpośrednie znaczenie dla urbanizacji ma jednak dopiero przemysł właściwy, nie związany z produkcją rolną i hodowlaną. Pożądane jest, by i on opierał się na surowcach terenowych; że nie jest to jednak tak bezwzględnie konieczne, dowodzi przemysł przedwojenny Warszawy, czy jeszcze bardziej woj. łódzkiego, które wcale terenowych warunków surowcowych nie miały. Decydują tu bodajże racjonalny plan i wysiłek uprzemysłowienia, na jakie nie zdobyli się w stosunku do Pomorza, ani właściwego ani Wschodniego, Niemcy, mający zbyt dobre warunki dla przemysłu na zachodzie i w centrum Rzeszy. Od tego, jaka będzie w tym kierunku polska polityka gospodarcza, zależy w dużej mierze przyszłość prowincji, przede wszystkim zaś problem jej urbanizacji.

Pożądany z punktu widzenia urbanizacji rozwój gospodarczy prowincji, a przede wszystkim jej uprzemysłowienia, może budzić wątpliwości z punktu widzenia całości polskiej polityki gospodarczej. W innych prowincjach istnieją podobne potrzeby i możliwości przy większej nieraz łatwości zaspokojenia prawdopodobnej rentowności wkładów. Ustalenie hierarchii potrzeb i podziału środków na ich zaspokojenie jest już koordynacją wyższego rzędu, do której opracowanie niniejsze nie rości pretensji.

W wyniku wzrostu ludnościowego i gospodarczego wsi oraz rozwoju przemysłu nastąpić powinno, jako zjawisko wtórne, ożywienie handlowe i komunikacyjne, mające bezpośredni wpływ na ożywienie miast. Przyczyni się to w znacznym stopniu do ich rozwoju i dalszego wzrostu ludnościowego dzięki materialnemu zainteresowaniu w tworzeniu przedsiębiorstw handlowych i transportowych. Dopiero w ten sposób miasta uzyskają podstawę gospodarczą, której nie mają w okresie obecnej

stagnacji, gdy minął okres pierwszych, często spekulacyjnych możliwości robienia dobrych interesów, a nie zaczęło się normalne życie gospodarcze.

Dalszym, wtórnym przejawem i czynnikiem wzrostu gospodarczego dobrobytu może być rozwój pewnych gałęzi administracji, sądownictwa, skąpo obecnie reprezentowanego szkolnictwa, tworzenie się instytucyj, napływ przedstawicieli wolnych zawodów, jednym słowem tych czynników, które pojawiają się w większych ilościach dopiero w miarę normalizacji stosunków i które równocześnie same w pewnym stopniu do niej się przyczyniają.

Do pozagospodarczych czynników ożywienia miasta należy obecność wojska. Początkowo pożądana ze względów bezpieczeństwa, jest przeważnie dla miasta korzystna gospodarczo. Miasta Pomorza Wschodniego, wyposażone w liczne i nowoczesne koszary poniemieckie, mogą być z powodzeniem wyzyskane na siedziby dość dużych garnizonów.

DOLUDNIENIE WSI PODSTAWĄ ROZWOJU MIAST. Naszkicowany tu obraz rozwoju prowincji i czynników, które go powodują, jest próbą znalezienia drogi do gospodarczego powiązania miasta z terenem, przy równoczesnym stworzeniu podstaw do osiągnięcia możliwie wysokiego odsetka urbanizacji, mającego uzasadnienie w potrzebach terenu.

Z wymienionych poprzednio powodów będę operował tutaj głównie liczbami dla woj. olsztyńskiego. Nie zmieni to obrazu całości, gdyż stosunki są zasadniczo podobne i wnioski na ogół powinny być słuszne również i dla całości Pomorza Wschodniego.

Zaludnienie woj. olsztyńskiego w październiku r. 1946 podwyższyło się do 23 mieszkańców na km², co wciąż jeszcze nie dosięga 50% przedwojennego (ok. 50 mieszkańców na km²). Natomiast różnica w odsetku ludności miejskiej jest minimalna: odsetek ten obecnie wynosi 30%, przed wojną wynosił 30,3%. Ale już porównanie odsetka ludności miejskiej z gęstością zaludnienia wykazuje pewną nienormalność obecnego układu: z 50 przedwojennych mieszkańców, przypadających na 1 km², 35 żyło na wsi, 15 w mieście. Obecnie z 23 przypada 16 na wieś i 7 na miasto. Proporcja jest ta sama, ale prak-

tyczny układ i wynik stosunków różny. Praca na roli wymaga pewnego minimum rąk roboczych dla zaspokojenia własnych potrzeb. Dopiero nadwyżka, stworzona przez większą ilość pracowników, idzie na potrzeby miasta. Otóż 35 rolników łatwo wyżywi 15 mieszkańców miasta, natomiast 16 niekoniecznie z tą samą łatwością wywiąże się ze swego zadania nawet w stosunku do 7 mieszkańców miasta. To też przy obecnym podziale ilościowym ludności na miasto i wieś dla normalnego funkcjonowania miast zdecydowaną przeszkodą jest niedoludnienie wsi.

Tak przedstawia się sprawa dla całego województwa olsztyńskiego. W poszczególnych powiatach Pomorza Wschodniego występuje to bez porównania jaskrawiej (np. Elbląg czy Malbork w woj. gdańskim), stanowiąc — obok braku inwentarza i plag rolniczych — źródło niedomagań zarówno aprowizacyjnych, jak ekonomicznych.

Stąd też, mimo że może to mieć pozory paradoksu, podstawą troski urbanizacyjnej terenu staje się w pierwszym rzędzie konieczność racjonalnego zasiedlenia wsi.

Napływ ludności wiejskiej oczywiście spowoduje w pierwszej fazie zmniejszenie odsetka ludności miejskiej, będzie to jednak przejawem pozytywnym. Teren Pomorza Wschodniego nieuchronnie powinien przejść przez tę fazę i im szybciej to nastąpi, tym lepiej. Wypływa to zresztą i z innego powodu. Miasto na razie osiągnęło pierwszy etap nasycenia, polegający na objęciu mało zniszczonych i łatwych do uruchomienia obiektów gospodarczych i mieszkalnych, niezawsze dających równocześnie możliwości utrzymania. Kontynuacja tych procesów na większą skalę grozi poważnymi powikłaniami. Dopiero stworzenie racjonalnych możliwości zarobkowych przez rozwijający się stopniowo przemysł i pokaźny wzrost ludności wiejskiej może w następnym etapie spowodować ponowny wzrost tempa osadnictwa miejskiego, tym razem już trwałego i zdrowego, bo związanego z rozwojem gospodarczym terenu.

Całość tego problemu wiąże się ściśle ze sprawą pojemności budynkowej miast i stopniem ich zniszczenia. Wymaga to zbadania wielkości oddziedziczonego po Niemcach kapitału urbanizacyjnego i jego przydatności dla naszych celów. W przedstawieniu ograniczę się znowu do woj. olsztyńskiego, przy czym dla stosunków

przedwojennych będę się opierał na liczbach z r. 1933 dla Niemiec, z r. 1931 dla Polski przedwojennej.

KAPITAŁ URBANIZACYJNY WG. STANU Z R. 1933. Na terenie woj. olsztyńskiego były przed wojną 44 różnej wielkości miasta o łącznej ilości mieszkańców w r. 1933 — 285.167. Podział tych miast na klasy wielkości przedstawiał się następująco:

Podział miast woj. olsztyńskiego na klasy wielkości (wg stanu z r. 1933)

Klasa wielkości w tys. mieszk.	Ilość miast	Łączna liczba mieszkańców	% ludności miejskiej
poniżej 2	4	6431	2,2
od 2 do 5	21	65590	23,0
„ 5 „ 10	12	86846	30,4
„ 10 „ 20	6	83257	29,2
powyżej 20	1	43043	15,2

Razem było miast poniżej 5 tys. mieszkańców 25, o łącznym odsetku 25,2% ogółu ludności miejskiej i miast od 5 do 20 tys. 18, o łącznym odsetku 59,6% ludności miejskiej.

Ogólny odsetek ludności miejskiej (30,3%) był znacznie niższy niżeli w całości Prus Wschodnich (43%), podobnie jak poważnie niższy w stosunku do naszych woj. zachodnich (poznańskie — 34%, pomorskie — 36%). Nie odbiegał za to wiele od ogólnopolskiego odsetka przed wojną — (27%).

Trochę lepiej przedstawiał się ten odsetek dla całości Pomorza Wschodniego (34,2%), a to dzięki 4 powiatom zachodnim, dla których wynosił 58,5%. Za to w powiatach włączonych obecnie do woj. białostockiego był jeszcze niższy (22,3%). W sumie nie można mówić, by kapitał urbanizacyjny terenu był nawet przed wojną wysoki.

Obecną jego wartość obniżają w sposób radykalny zniszczenia wojenne, szczególnie duże w większych miastach woj. olsztyńskiego. To też utrzymanie obecnego odsetka urbanizacji (30%), przy pożądanym i naturalnym wzroście ludności, stosunkowo szybko doprowadziłoby do przekroczenia zapasu posiadanych budynków miejskich. Ma to poważne znaczenie praktyczne, mianowicie

MUZEUM MORSKIE BIBLIOTEKA

wskazuje, w jakim stopniu jako sprawę ważną i pilną należy traktować zabezpieczenie możliwie dużej ilości budynków, nawet kosztem tempa pełnej odbudowy dla doraźnych celów mieszkalnych, aby w niedalekiej przyszłości nie znaleźć się w obliczu bardzo poważnych kłopotów mieszkaniowych.

Jeśli chodzi o wnioski praktyczne, prowadzące do zachowania obecnego miejskiego kapitału mieszkaniowego, to wchodzi tu w rachubę planowa polityka interwencyjna Min. Odbudowy, tworzenie spółdzielni mieszkaniowych, zainteresowanie sprawą odbudowy różnych instytucyj, organizacyj, wojska, w pierwszym zaś bodaj rzędzie wyzyskanie możliwości t. zw. inicjatywy prywatnej, drogą nadania tytułów własności lub przynajmniej wydzierżawiania na długi okres i na dogodnych warunkach obiektów wymagających zabezpieczenia. Samo uratowanie budynku od zniszczenia jest tak cenne, że zrównoważy brak doraźnych korzyści finansowych.

DZISIEJSZA LICZBA GMIN MIEJSKICH. Omówione warunki nie znaczą jednak, by koniecznie należało zachować wszystkie istniejące przed wojną miasta, bez wprowadzenia potrzebnej korektury z uwagi na ich rozmieszczenie, zmienione warunki i stopień zniszczenia. Należałoby się jednak zastanowić, jakie mogą być wytyczne tej korektury. Władze administracyjne zadecydowały już odebranie ustroju miejskiego 4 miastom poniżej 2.000 mieszkańców oraz 10 z liczby 21 miast poniżej 5 tys. W związku z tym nastąpiło zmniejszenie stopnia przedwojennej urbanizacji terenu, obejmujące około połowy zarówno jednostek miejskich, jak ich ludności dla miast poniżej 5 tys. mieszkańców (w miastach zlikwidowanych mieszkało przed wojną około 12% ludności miejskiej terenu). W ten sposób na terenie woj. olsztyńskiego pozostało obecnie 30 miast, w związku z czym na 1 miasto wypada ok. 660 km² powierzchni, na 1 powiat przeciętnie 1,8 miast, a więc pod względem powierzchni tyle, co w dawnych województwach centralnych, a znacznie więcej niż w województwie poznańskim (280 km²). Woj. olsztyńskie pozostaje zatem znacznie w tyle w stosunku do woj. poznańskiego, zbliża się natomiast do stanu dawnych województw centralnych, a więc terenów o bardzo niskim stopniu urbanizacji.

Taka jednorazowa i sumaryczna zmiana struktury nie wydaje się zbyt szczęśliwym posunięciem. Należy pamiętać, że obecne różnice strukturalne województw zachodnich i centralnych są stosunkowo niedawnego pochodzenia. Odebranie przez rząd rosyjski ustroju miejskiego szeregowi małych miasteczek stało się przyczyną ich zaniku i źródłem obecnego upośledzenia województw centralnych w stosunku do zachodnich, gdzie tego rodzaju zmian nie było. Upośledzenie to ma charakter nie tylko urbanizacyjny ale i gospodarczy, co najwidoczniej występuje w stopniu dobrobytu. Sądzę, że dużo prawdopodobieństwa zawiera twierdzenie, że ten dobrobyt, który obecnie pozwala na utrzymanie znacznej ilości miast, jest też w pewnym stopniu wynikiem tendencji, wyrażającej się w dążeniu do utrzymania większej liczby ośrodków o miejskim charakterze.

Charakterystyczna dla woj. poznańskiego bardzo duża ilość małych miasteczek (na 99 ogółem 69 poniżej 5 tys., w tym 21 poniżej 2 tys.), którym z tego powodu nie zagraża jednak odebranie ustroju miejskiego, może być przyjęta jako pewnego rodzaju wskazówka także dla Pom. Wsch. Jest ona dowodem, że wysoki stopień urbanizacji i dobrobytu można osiągnąć nie tylko tworzeniem miast wielkich ale i równomiernym rozmieszczeniem małych.

Dla Polski, stojącej u progu ewolucji od państwa rolniczego do przemysłowego, stworzenie i utrzymanie, na drodze wieś — wielkie miasto, etapu pośredniego, jakim jest małe miasteczko, może być korzystne zarówno gospodarczo, jak i społecznie.

Pewne zastrzeżenia można mieć również co do trafności wyboru zlikwidowanych miast. Bodajże decydującym momentem był tutaj stopień zniszczenia, co jednak nie zawsze jest miarodajne z punktu widzenia racjonalności planu urbanizacyjnego na dalszą metę. Tytułem przykładu wymienimy tutaj miasteczko Zalewo w powiecie morąskim. W powiecie tym, jednym z większych, bo o powierzchni 1.265 km², były oprócz powiatowego Morąga jeszcze 2 miasta poniżej 3 tys. głów: Lubomin i Zalewo. Oba zostały zupełnie zniszczone i obu odebrano ustrój miejski. W rezultacie powstał obszerny czworobok Morąg — Ostróda — Susz — Dzierzgoń, w którego środku leżące Zalewo, oddalone od najbliższego Dzierz-

gonia o 22 km, a od Morąga o 25 km, pozbawione zostało tytułu miasta, mimo, że leży przy jedynej drodze bitej Morąg — Susz, blisko linii kolejowej, ma połączenie wodne z Kanałem Warmińskim, prócz tego jest przewidziane w trzyletnim planie inwestycyjnym jako poważny ośrodek przemysłu drzewnego. W danym więc wypadku względy rozmieszczenia terenowego oraz potrzeby i możliwości gospodarcze wymagałyby raczej zachowania miasta i skoncentrowania uwagi na sposobach radykalniejszego wyrównania zniszczeń.

Prócz sprawy likwidacji dawnych poniszczonych miasteczek istnieje też i sprawa odwrotna — potrzeba tworzenia nowych. Tak więc np. należało by wziąć pod uwagę położone w pow. giżyckim, przy linii kolejowej Giżycko — Ełk, Wydminy, które nie będąc miastem liczyły przed wojną ponad 2.000 mieszkańców i były żywym ośrodkiem handlu bydłem.

Drugim takim punktem jest węzeł kolejowy Korsze, liczący przed wojną 3.000, obecnie ok. 4.000 mieszkańców. Korsze były miejscowością, której rozrost hamowała niemożliwość w otrzymaniu terenów pod rozbudowę, gdyż leżały w otoczeniu wielkich majątków, które nie chciały odstąpić potrzebnych gruntów. Teraz trudność ta odpadła i bardzo możliwe, że Korsze wzrosną do rozmiarów uzasadniających nadanie ustroju miejskiego.

POJEMNOŚĆ MIESZKANIOWA MIAST OBECNIE ISTNIEJĄCYCH. W pozostałych obecnie 30 miastach mieszkało w r. 1933 249.854 osób, obecnie mieszka, wg. stanu na dzień 1. IX. 1946, 133.044. Podział na klasy wielkości jest następujący:

Podział na klasy wielkości 30 miast woj. olsztyńskiego

Wielkość miasta w tys. mieszk.	Ilość miast	Odsetek ogółu ludn. miejsk.	Ilość mieszkańców
poniżej 2	12(—)*	13	17174
od 2 do 5	13(11)	33	43906
„ 5 „ 10	4(12)	24	31572
„ 10 „ 20	— (6)	—	—
powyżej 20	1 (1)	30	40392

* W nawiasach liczby wskazujące ilość miast, przynależnych do danej klasy wielkości w r. 1933.

Porównanie ze stanem z r. 1933 wykazuje duże różnice w układzie poszczególnych klas wielkości. W r. 1933 59% ludności mieszkało w miastach od 5—20 tys. mieszkańców. Obecnie ta sama prawie ilość, bo 57%, mieszka w miastach od 2—10 tys. Nastąpiło przesunięcie miast poniżej 20 tys. o jedną klasę w dół, będące naturalnym wynikiem ogólnego obniżenia się stanu ludności w województwie. Równocześnie jednak jedyne miasto powyżej 20 tys. mieszkańców — Olsztyn — pozostało na dawnym miejscu, nie zmieniając prawie zupełnie wielkości. Przez to powstała olbrzymia luka między największym miastem, liczącym 40 tys. mieszk., a następnym z kolei o niespełna 10 tysiącach. Ma to wpływ na całość stosunków liczbowych miast, gdyż Olsztyn skupia prawie 1/3 całej ludności miejskiej.

Odsetek obecnej ludności miejskiej w stosunku do r. 1933 wynosi 53,2. Różnice w zaludnieniu poszczególnych miast są bardzo duże. Wahają się od 15% dla Iławy do 94% dla Olsztyna, przy czym w tej rozpiętości istnieje szereg miast mało różniących się stopniem zaludnienia. O zaludnieniu decyduje głównie stopień zniszczenia miasta. Ponieważ najczęściej jest on proporcjonalny do stopnia zniszczenia powiatu, więc wynika z tego pozorna prawidłowość, że w powiatach o zniszczonych miastach jest mała gęstość zaludnienia. Tak często bywa, ale przyczyna leży zapewne nie tyle w odstraszającym działaniu zniszczonego miasta, ile w równoczesnym zniszczeniu samego powiatu.

Dokładne ustalenie stopnia zniszczenia miasta, tak bardzo ważne dla określenia jego pojemności mieszkaniowej, jest bardzo trudne i niepewne. Pojęcie, czy dany budynek lub mieszkanie nadaje się do zamieszkania i w jakim stopniu, jest bardzo subiektywne i stanowi źródło szeregu niespodzianek w przewidywaniu chłonności. Klasycznym wprost przykładem jest tu Olsztyn, wypełniony w 80% w stosunku do r. 1939, mimo teoretycznych 60% zniszczenia. Dlatego też obliczenia prawdopodobnej chłonności miast mają jedynie wartość porównawczą i orientacyjną, bez możliwości dokładnych ustaleń. Wspomnieć należy, że między szacunkami centralnymi i lokalnymi istnieją nieraz ogromne różnice, sięgające np. połowy szacunku.

Oceniając, w zgodzie z ogólnymi ocenami terenowymi, zniszczenie wszystkich miast na ok. 50% i porównując tę liczbę z odsetkiem zaludnienia, musielibyśmy wyciągnąć wniosek, że miasta w ramach przedwojennych niemieckich norm mieszkaniowych są całkowicie zapełnione, a możliwości osadnictwa miejskiego jeśli nie wyczerpane, to bardzo skromne. Odbierałoby to tym samym podstawę wszelkim zamierzeniom urbanizacyjnym.

Przy szczegółowej analizie okaże się jednak, że tak źle nie jest. Należy tylko do przeprowadzonego rachunku wprowadzić pewne poprawki: odliczyć duży i istotnie przeładowany Olsztyn, co już spowoduje, że odsetek zaludnienia pozostałych miast spadnie z 53 na 45; dalej uwzględnić różnicę warunków mieszkaniowych w Niemczech i w Polsce; wreszcie pamiętać o zawodności samej podstawy obliczenia, w wyniku dużej elastyczności pojęcia zniszczenia.

Ludnościowa pojemność miast

Miasta	Ludność w r. 1933 w tys.	% zniszczenia	I Chłonność teoretyczna w tys. m.	II Ludność w r. 1946 w tys.	Różnica I—II w tys.
a) z Olsztynem .	250	50	125,0	133	— 8,0
b) bez Olsztyna .	207	50	103,5	93	+ 10,5

Z zestawienia widać, jak wielka jest waga Olsztyna, skoro jego wyłączenie zmieniło wynik pozornie ujemny — 8 tys. na dodatni 10,5 tys. Zmiana odbywa się oczywiście kosztem pozostawienia Olsztyna jego kłopotom przeładowania, dla całości jest jednak korzystna i oznacza możliwość osiedlenia w pozostałych miastach jeszcze ok. 10 tys. mieszkańców przy zachowaniu przedwojennych norm mieszkaniowych. Jednakże normy te niezmiernie odbiegały od polskich. Aby znaleźć stosunkowo bliższą do naszych warunków podstawę obliczenia pojemności mieszkaniowej miast, przy braku nowych niemieckich danych statystycznych, można wyzyskać częściowe dane dawniejsze.

W r. 1925 było na terenie 30 obecnych miast woj. olsztyńskiego 16.114 * budynków mieszkalnych. W latach 1930—1936 przyrost roczny budynków mieszkalnych w Prusach Wschodnich wynosił 4.327 **. Przyjmu-

* Gemeindelexikon für die Provinz Ostpreussen Rok 1931, Berlin.
** Statistisches Handbuch, l. c., str. 183.

jąc, że odpowiada on przeciętnej dla okresu 1925 — 1938, otrzymamy sumę przyrostu dla 13 lat — 56.251 budynków, co stanowi 24% w stosunku do ilości budynków w Prusach Wschodnich w r. 1925. Zakładając, że przyrost był równomierny dla miast i wsi całej prowincji, możemy przyjąć, że takiemu samemu wzrostowi uległa ilość budynków miejskich woj. olsztyńskiego z r. 1925. W ten sposób otrzymamy liczbę budynków w r. 1938 ok. 20.000.

Według wygłoszonego na Radzie Naukowej Ziem Odzyskanych referatu A. Andrzejewskiego: „Zagadnienia mieszkaniowe miast na Ziemiach Odzyskanych", ilość mieszkań na budynek w woj. olsztyńskim wynosiła 3,8, ilość izb na mieszkanie — 3,1. Przez przemnożenie otrzymamy liczbę 235.600 izb w r. 1938. Stosownie do przyjętego odsetka zniszczeń, pozostawałoby w przybliżeniu ok. 118.000 izb, jako rozporządzalny kapitał mieszkaniowy. Wysokość tego szacunku może budzić daleko idące zastrzeżenia przy porównaniu z wynikiem spisu z lutego 1946 r., według którego liczba izb na terenie woj. olsztyńskiego wynosiła 71.800. Należy jednak wziąć pod uwagę, że w czasie spisu szereg miast miał znacznie niższy od dzisiejszego stan zaludnienia, tendencją ludności było wykazywanie niższych liczb, wiele pomieszczeń zajmowało wojsko, urzędy, instytucje, wreszcie dokładność podstaw obliczeniowych może budzić poważne zastrzeżenia.

Suma 118.000 izb to już byłby stosunkowo poważny potencjał urbanizacyjny. Przyjmując na izbę przeciętną 1,5 osób, niewiele wyższą od przedwojennej wschodniopruskiej — 1,3, a bez porównania niższą od przedwojennej ogólnopolskiej — 2, czy np. dla woj. lubelskiego — 2,6, otrzymamy pomieszczenie dla ok. 180.000 osób. Przy obecnej ilości mieszkańców miast 133.000 stanowiłoby to możliwość wzrostu zaludnienia miast o ok. 50.000, ciągle jeszcze w ramach budynków nie zniszczonych lub mało uszkodzonych. Osiągnięcie tego jest w dużym stopniu uzależnione od właściwej gospodarki mieszkaniowej, która potrafi rozdzielić rozporządzalny zasób mieszkań w słuszny sposób. Obecne narzekania na trudności mieszkaniowe nawet w miastach mało zaludnionych mają główne źródło właśnie w wadliwej gospodarce lokalami.

Obliczona w podobny sposób jak dla województwa olsztyńskiego pojemność mieszkaniowa miast całego Pomorza Wschodniego wynosi ok. 280 tys. mieszkańców. Obecnie miasta te liczą ok. 210 tys. ludności (liczba przybliżona z powodu braku dokładnych danych dla 3 miast), a więc ich chłonność wynosiłaby jeszcze przypuszczalnie 70 tys. osób. Oczywiście liczby należy uważać tylko za miarę bardzo przybliżoną. Równocześnie są one dowodem bardzo poważnego stopnia wykorzystania istniejących mieszkań.

180.000 mieszkańców miast oznaczałoby utrzymanie odsetka ludności miejskiej 30%, przy ogólnym zaludnieniu województwa do ok. 600.000. Natomiast dalszy wzrost liczby ludności miast musiałby zapewne oprzeć się już o konieczną odbudowę budynków zniszczonych, czy nawet wznoszenie nowych.

Przy szybkim i skutecznym zabezpieczeniu budynków i odbudowie ich w najbliższych paru latach prawdopodobną się wydaje możliwość wykorzystania jeszcze około połowy pozostałej części izb. Dałoby to dla całego Pomorza Wschodniego liczbę ok. 420 tys. mieszkańców jako maksymalną pojemność ludnościową miast. Jej wykorzystanie w tych rozmiarach na razie przekracza zakres najbliższych realnych możliwości terenu, może jednak i powinno stanowić cel do osiągnięcia w planowaniu dalszym.

KOMUNIKACJA. Bardzo dotkliwie odczuwaną bolączką życia gospodarczego, zwłaszcza zaś miast, są obecne kłopoty komunikacyjne, spowodowane w dużym stopniu przez rozebranie wielu torów kolejowych, co utrudnia połączenie wewnętrzne między poszczególnymi miastami, niegdyś blisko ze sobą związanymi. Powoduje to często ogromne rozpiętości cen w najbliższym nawet sąsiedztwie, podobnie jak i niemożność otrzymania wielu produktów. Charakterystycznym przykładem zawiłości komunikacyjnych jest Braniewo. Miasto samo jest siedzibą powiatu, do którego należy położona w odległości 40 km Orneta. Otóż na to, aby się dostać z Braniewa do Ornety, trzeba jechać przez Olsztyn i tą samą drogą wracać, co powoduje mniej więcej 4-krotne przedłużenie drogi. Niesłychana strata czasu i pieniędzy, której można by zaradzić po prostu przez uruchomienie między Bra-

niewem a Ornetą komunikacji autobusowej. Brak połączeń kolejowych do czasu ich odbudowy winien w wielu wypadkach i na wielu liniach być wyrównany przez autobusy, jako jedyny obecnie środek powiązania miast nie posiadających linij kolejowych.

GOSPODARKA KOMUNALNA. Dalszym kłopotem miast jest brak samowystarczalności finansowej. Miasta żyją obecnie z subwencyj, jednak żyją z nich niezmiernie skąpo. Między planami zmiany tego stanu rzeczy pozornie najbardziej celowe jest dążenie gmin do przejmowania dla siebie pewnych obiektów dochodowych. Jest to już jednak zawiły proces gospodarczy, którego skuteczność może się okazać w praktyce mniej pewna niżeli to się sądzi przy teoretycznym planowaniu dochodów.

Rola poszczególnych ośrodków miejskich

PRZEDWOJENNY UKŁAD MIAST. Przy omawianiu roli miast w przyroście ludności Prus Wschodnich uwidoczniła się duża różnica między znaczeniem i zasobem energii rozwojowej niewielkiej grupy miast większych, a mniej więcej bierną masą pozostałych. Do największych miast Prus Wschodnich w r. 1933 należały: *

Królewiec	—	315.795	mieszkańców
Elbląg	—	72.403	„
Tylża	—	57.286	„
Olsztyn	—	43.043	„
Wystruć	—	41.230	„
Malbork	—	25.121	„

Dla całych Prus Wschodnich przy uwzględnieniu dominującej roli Królewca, który masą swą stanowił osobną klasę, utworzyć można układ miast, w którym waga poszczególnych grup, proporcjonalna do reprezentowanej masy ludnościowej, znajdowała się w stosunku odwrotnym do ilości miast. Podane zestawienie przedstawia liczbowo ten układ:

* Statistisches Handbuch, l. c., str. 33.

Liczba i ludność miast Prus Wschodnich w r. 1933 wg klas wielkości

Klasa wielkości w tys. m.	Ilość miast	% ogólnej liczby miast	Ludność	% całej ludności miejskiej
I — powyżej 100 . .	1	1,3	315795	31,5
II — 20—100 .	5	6,4	239083	23,8
III — 10— 20 .	9	11,5	137304	13,7
IV — poniżej 10 . .	63	80,8	311137	31,0

Sześć miast, tj. 8% całości, skupiało ponad połowę ogółu ludności miejskiej, gdy miasta małe, stanowiące 80% ogólnej liczby miast, miały jej mniej niż 1/3. W takim stosunku kilka miast większych dominowało w całości życia gospodarczego prowincji. Jako przykład dalszy znaczenia wielkich miast można przytoczyć, że bez 5 największych miast gęstość zaludnienia Prus Wschodnich spadała z 63 do 49, odsetek ludności miejskiej z 43 do 26,3, odsetek zatrudnionych w przemyśle i rzemiośle malał z 17 do 13,8, w handlu i komunikacji z 12,7 do 8,1. Przypadający na 1 mieszkańca podlegający podatkowi obrót zniżał się z 1.282 marek do 935, przeciętna zaś wielkość przypadającego na głowę podatku z 36,17 mk do 19,13 mk.*

Dla dzisiejszego Pomorza Wschodniego podobny układ miast przedstawia się następująco:

Liczba i ludność miast Pomorza Wschodniego w r. 1933 wg klas wielkości

Klasa wielkości w tys. m.	Ilość miast	% ogólnej liczby miast	Ludność	% całej ludności miejskiej
I — powyżej 20 . .	3 (1)**	5,6	140567	31,7 (15,2)
II — od 10—20 . .	8 (6)	14,8	117317	26,4 (29,2)
III — poniżej 10 . .	43 (37)	79,6	186000	41,9 (55,6)

Porównanie z odpowiednimi liczbami Prus Wschodnich wykazuje znaczny procentowy wzrost miast od 10 — 20 tys. mieszk., przy braku zmian w dwóch pozostałych grupach. W rozkładzie ludności nastąpiło pewne wyrównanie, spowodowane głównie wyłączeniem Królewca, dzięki czemu nie ma grupy drobnych liczbą miast

* Statistisches Handbuch, l. c., str. 8 — 13.
** Liczby w nawiasach odnoszą się do woj. olsztyńskiego.

o tak decydującej przewadze ludnościowej, jaką przedstawiało 6 głównych miast b. Prus Wschodnich. Układ miast Pomorza Wschodniego cechuje ogólnie mniejsza rozpiętość i bardziej równomierny rozkład ludności między poszczególnymi grupami miast niż to miało miejsce w Prusach Wschodnich.

Pewne odchylenie od tej równomierności wykazuje woj. olsztyńskie, o znacznie większej ilości miast poniżej 10 tys. mieszk. i dwukrotnie mniejszym odsetku ludności miejskiej w grupie pierwszej. W układzie z r. 1933 nie miało ono podstawy do osiągnięcia omawianej już powojennej dysproporcji między grupą pierwszą i trzecią. Nastąpiła ona dopiero na skutek zniszczeń wojennych, które zmieniły całkowicie dawny układ wielkości miast.

DZISIEJSZY UKŁAD MIAST. Dla dokładniejszego zorientowania się w zmianach tego układu podaję 2 tablice. Pierwsza obejmuje spis miast wg liczby ludności w r. 1933, stan ludności w latach 1782, 1880, 1933 i 1946 i jego zmiany procentowe. Dane dla lat 1946 i 1933 mają na celu przedstawienie stanu obecnego i jego zmian w stosunku do przedwojennego okresu. Dane dla lat dawniejszych mogą służyć w pewnym stopniu jako ilustracja liczbowa omawianego udziału miast we wzroście ludności Prus Wschodnich. Tablica druga obejmuje spis powiatów wg kolejności miast tablicy pierwszej, dalej ilość miast, odsetek ludności miejskiej i ilość mieszkańców miasta na 100 mieszkańców wsi dla lat 1933 i 1946. Pominięty został tylko szczątkowy powiat Iławka woj. olsztyńskiego, którego główne miasto, Górsko, liczyło w 1933 r. 2.740 mieszkańców.

Dane przedwojenne wzięte są ze źródeł niemieckich; dla r. 1946 z Urzędu Wojewódzkiego w Olsztynie i zarządów miejskich miast pozostałych województw.

Porównanie obecnej wielkości miast z przedwojenną uwidocznia wielkość zaszłych zmian. Występuje przy tym duża różnica między grupą miast woj. gdańskiego a miastami woj. olsztyńskiego. Pierwsze zachowały przedwojenną kolejność wielkości, uległy ogólnie mniejszemu zniszczeniu i są w większym stopniu zaludnione. To też powiaty zachodnie, które już przed wojną stanowiły w całości Prus Wschodnich pewnego rodzaju „wyspę urbanizacyjną", przodują w dalszym ciągu zarówno

dotychczasowymi osiągnięciami ludnościowymi, jak i łatwą stosunkowo możliwością powrotu do stanu przedwojennego.

Liczba i wzrost ludności w miastach Pomorza Wschodniego, liczących w r. 1933 zwyż 5 tys. mieszk.

L. p.	NAZWA MIASTA	Ludność 1782	Ludność 1880	Wskaźnik wzrostu 1782 = 100%	Ludność 1933	Wskaźnik wzrostu 1880 = 100%	Szacunek liczby ludność. na 1. IX. 1946	Kolejność wg. dziś. liczby ludn.	% zaludn. w stos. do 1933
	Województwo olsztyńskie								
1	Olsztyn	2000	7610	381	43043	566	40392	1	94
2	Ostróda	1500	6468	431	17977	278	9138	2	51
3	Kętrzyn	2000	6534	327	16021	245	7880	4	49
4	Braniewo	4370	11542	273	15325	133	4215	9	28
5	Iława	1045	4126	395	12836	311	1914	19	15
6	Szczytno	1000	2146	215	12251	571	3644	10	30
7	Giżycko	1154	4514	310	11847	262	8545	3	72
8	Lidzbark	3200	5874	184	8781	149	6009	5	68
9	Mrągowo	1200	3611	300	8757	242	3203	13	36
10	Bartoszyce	2780	7132	257	8717	122	4470	8	51
11	Nidzica	1700	4351	256	8396	193	3074	14	37
12	Węgorzewo	2213	4327	196	7823	181	2150	17	27
13	Orneta *	2000	4720	236	6813	144	3451	12	51
14	Biskupice	1400	4071	291	6751	166	3561	11	52
15	Prabuty *	1878	3718	198	6116	164	2434	15	40
16	Pisz	1141	2973	260	5725	193	1600	22	28
17	Dobre Miasto . .	2300	4487	195	5421	121	1741	21	32
18	Morąg	1753	3742	213	5414	144	4650	6	86
19	Pasłęk	2900	4773	174	5312	111	4529	7	85
20	Susz **	781	3044	390	3882	127	2416	16	62
21	Olsztynek ** . . .	1100	2467	240	3630	140	2109	18	59
22	Wartembork ** . .	1562	4499	288	4818	107	1789	20	37
	Województwo gdańskie								
23	Elbląg	15768	35842	227	72409	202	29287	1	40
24	Malbork	4575	9559	209	25121	263	13898	2	55
25	Kwidzyn	3156	8238	261	15548	189	11232	3	72
26	Sztum	509	2210	434	6147	278		4	
	Województwo białostockie								
27	Ełk	2000	6846	342	15512	227	8589		55
28	Gołdap	3000	5313	177	9380	177			
29	Olecko	1620	4347	268	6629	153			

* Miasta niepowiatowe.
** Miasta w r. 1933 poniżej 5 tys.

Ludność miejska w powiecie

NAZWA POWIATU	Ilość miast		% ludności miejsk.		Mieszk. miasta na 100 mieszk. wsi	
	1933*	1946	1933*	1946	1933	1946
Woj. olsztyńskie	44	30**	30,3	30,0	43,3	43,0
olsztyński z siedzibą w Wartemborku	2	2	47,9	54,8	92	122
ostródzki	4	2	33,1	30,7	50	45
kętrzyński	3	1	36,3	33,1	56	50
braniewski	4	2	52,3	36,5	108	60
suski z siedz. w Iławie	5	3	46,2	33,7	85	51
szczytnieński	3	1	23,7	11,0	32	12
giżycki	2	2	30,6	39,8	45	67
lidzbarski	2	2	21,2	21,5	27	28
mrągowski	2	2	21,3	13,8	27	16
bartoszycki	2	1	41,6	32,1	72	47
nidzicki	1	1	20,9	19,1	27	23
węgorzewski	1	1	19,6	24,2	25	32
reszelski z siedz. w Biskupcu	4	4	35,2	28,6	53	40
piski	3	3	20,8	20,8	27	27
morąski	3	1	20,1	16,3	25	19
pasłęcki	2	1	21,6	22,4	28	28
Woj. gdańskie	7		58,5		144	
elbląski	2	1	76,9	81,8	335	456
malborski	1	1	68,6	76,0	223	317
kwidzyński	2	1	38,1	44,0	64	79
sztumski	2		24,8		34	
Woj. białostockie	3	3	22,3		28	
łecki	1	1	26,8	30,6	33	45
gołdapski	1	1	21,5		28	
olecki	1	1	16,6		20	

Równocześnie jednak są te powiaty wymownym przykładem obecnej dysproporcji w zaludnieniu miasta i wsi. Ich przedwojenny wysoki odsetek ludności miejskiej był wyrazem dużego uprzemysłowienia. Obecnie, przy braku tego przemysłu, odsetek ten nie tylko nie zmalał ale wzrósł, i to nawet w powiatach typowo rolniczych, jak Sztum i Kwidzyń. Wykazana dla woj. olsztyńskiego potrzeba postawienia na pierwszym planie sprawy dosiedlenia wsi, występuje więc i tutaj, mając przy

* Hans Kelletat: Die Städte Ostpreussens, Konigsberg 1934, str. 182.

** W tablicy opuszczono pow. Iławka z 1 miastem.

tym za sobą prócz innych argumentów także wysoką wartość żuławskiej gleby.

Miasta woj. olsztyńskiego uległy o wiele większym zmianom. Z wyjątkiem Olsztyna, który mimo dużego zniszczenia potrafił zachować prawie przedwojenną wielkość, stając się pierwszym miastem Pomorza Wschodniego, pozostałe miasta spadły przeważnie do połowy dawnej wielkości. Szczególnie ucierpiały dawne miasta od 10 do 20 tys. mieszkańców. Ani jedno nie utrzymało się w swej klasie, dzięki czemu powstała wspominana już luka między Olsztynem a następnym z kolei miastem, zmieniająca całkowicie przedwojenny stosunek. Olsztyn, zamiast dawnych 15%, obejmuje obecnie 30% całej ludności miejskiej, pozostałe zaś 70% przypada na miasta poniżej 10 tys. mieszkańców.

Z sześciu dawnych miast ponad 10 tys. trzy tylko — Ostróda, Kętrzyn i Giżycko — zachowały w przybliżeniu swe dawne miejsca i należą do żywszych ośrodków. Z pozostałych dwa — Iława i Braniewo — wraz z mniejszymi — Nidzicą, Węgorzewem i Piszem — należą do najbardziej zniszczonych miast województwa, którym wojna odebrała na czas dłuższy poprzednie znaczenie. Na granicy stoi Szczytno mniej od nich zniszczone, ale mające również mały stopień zaludnienia.

Na ich miejsce weszły obecnie miasta średnie — Lidzbark i Bartoszyce, a nawet małe — Morąg i Pasłęk. Należy się jednak spodziewać, że jest to zjawisko przejściowe i ze wzrostem prac odbudowy miasta większe i rozporządzające mimo wszystko większym potencjalnym kapitałem urbanizacyjnym stopniowo będą powracać na dawne miejsca.

OLSZTYN. Przy przeglądzie poszczególnych miast woj. olsztyńskiego na czoło wysuwa się zdecydowanie Olsztyn, zarówno dzięki swej roli stolicy województwa, jak i omawianej wyżej masie ludnościowej. Jego dzisiejsza rola mniej więcej odpowiada przedwojennej roli Królewca, który reprezentował podobny (ok. 30%) odsetek ludności miejskiej, tworząc wokół siebie pustkę, w której najbliższe miasto powyżej 5 tys. mieszk. leżało w odległości 35 km, a miasto powyżej 10 tys. w odległości 50 km. Podobne zjawisko zachodzi w pewnym stopniu obecnie w wypadku Olsztyna. O ile jednak w warun-

kach normalnych, gdy miasta już istnieją i posiadają pewien potencjał gospodarczy, umożliwiający ich egzystencję, układ taki może mieć rację bytu, to obecnie sprawa przedstawia się zupełnie inaczej. Jesteśmy ciągle w stadium tworzenia się stosunków i sił na zniszczonym terenie, gdzie prawie wszystko buduje się od nowa.

Wszystkie czynniki przydatne w tej budowie winny być użyte i wykorzystane z punktu widzenia interesów całości. Rozrost jednego miasta, niewspółmiernie wielki w stosunku do pozostałych, jest dowodem wessania przez nie nadmiernej ilości sił ożywiających na niekorzyść terenu. To też obecną wielkość ludnościową Olsztyna należy uznać za niebezpieczną dla całości, nadmiernie ciążącą nad stopniem rozwoju innych miast.

Miasto o takiej przewadze ma naturalny tytuł do reprezentowania siedziby władz wojewódzkich i głównego ośrodka administracyjnego. Prócz tego Olsztyn ma niezależnie od swej roli administracyjnej, gospodarcze naturalne podstawy wzrostu: dobre położenie komunikacyjne zarówno w stosunku do całości województwa, jak i do stolicy państwa, związane z tym możliwości transportowe i handlowe, oparty o teren przemysł żywnościowy i drzewny, możliwości przetwórstwa rybnego.

Wszystkie te czynniki decydują, że Olsztyn jest i powinien być miastem dużym. Natomiast przejściowe względy gospodarcze i urbanizacyjne wymagają, aby wysiłek planowej korektury urbanizacyjnej szedł dziś nie po linii wzrostu Olsztyna, lecz zmiany stosunku ilościowego między nim a pozostałymi miastami. Sytuacja jest analogiczna do tej, jaką mieliśmy w układzie ludnościowym: miasto — wieś, w którym dla zmniejszenia dzisiejszych anomalij gospodarczych, należy przede wszystkim wzmocnić wieś. Bodajże najlepsze będzie i analogiczne rozwiązanie: położenie nacisku na wzrost miast terenowych przez napływ ludności, tworzenie w nich instytucyj, urzędów, organizacyj i szkół, wreszcie prace konserwatorskie, renowacyjne i inwestycyjne, przy równoczesnym ograniczeniu tych samych czynności w Olsztynie do dostatecznie uzasadnionego gospodarczego zakresu.

Natomiast inny sposób zmiany stosunków przez zmniejszenie obecnego stanu ilościowego Olsztyna w drodze przymusowych ograniczeń i wysiedleń jest trudny

do przeprowadzenia praktycznie i — jak to widzimy na przykładzie innych miast, z Warszawą na czele — nie rokuje zbyt wielkich nadziei. Jest to półśrodek, ważny raczej doraźnie dla samego miasta, jako możność zmniejszenia przeładowania, odbijającego się niekorzystnie na warunkach mieszkaniowych. Oczywiście, każda próba przeniesienia z Olsztyna do innych miast jakichkolwiek nie związanych z nim instytucyj i urzędów będzie napotykała na poważne trudności, niemniej tendencja tego rodzaju musi być brana pod uwagę, jako istotny czynnik planowego regulowania problemu.

Odpowiednio do swego potencjału ludnościowego Olsztyn przejawia stosunkowo dużą żywotność, mimo zniszczenia i trudności gospodarczych, spowodowanych złym stanem całego województwa. Osiągnięcia w odbudowie, normalizacji wyglądu zewnętrznego i na polu kulturalnym w postaci własnego teatru i muzeum, krystalizującej się ostatecznie szkoły wyższej, oczywiście w uwzględnieniu skromnych możliwości finansowych, świadczą o ambicji stania się pod każdym względem rzeczywistym ośrodkiem województwa. I pod tym względem zasadnicza pozycja Olsztyna nie budzi żadnych wątpliwości. Jedynie doraźne potrzeby ogólne wymagają od miasta, by znaczną część swej energii kierowało planowo na podniesienie terenu, chociażby w pewnym stopniu nawet kosztem własnym.

OSTRÓDA. Dawnym konkurentem Olsztyna, o dużo mniejszych jednak możliwościach rozwoju, jest Ostróda. Przed wojną była ona, w ramach obecnego województwa, drugim co do wielkości miastem i obecnie utrzymuje się na tym miejscu. Pięknie położona nad jeziorem Drwęckim, ma połączenie wodne z Elblągiem i Iławą, a przy ewentualnej rozbudowie sieci wodnej w kierunku południowym może stać się szczególnie ważnym ośrodkiem komunikacji wodnej. Duża powierzchnia jezior w powiecie, podobnie jak w okolicach sąsiedniej Iławy, stwarza możliwość powstania i rozwoju przemysłu rybnego, o ile ogólne względy nadmiernych tendencyj koncentracyjnych nie przeważą szali na korzyść Olsztyna. Istniejąca w mieście stocznia Zarządu Wodnego może być wykorzystana do budowy taboru rybackiego dla potrzeb całego województwa. Bogate obszary leśne dają pole do rozwoju

przemysłu drzewnego, co potęguje jeszcze możliwość łatwej komunikacji wodnej. Dotąd jednak większych obiektów fabrycznych tego przemysłu nie ma w mieście. Istnieje tylko kilka zmechanizowanych większych warsztatów stolarskich o sporych możliwościach produkcyjnych. Projektowany jest rozwój masowego rzemiosła drzewnego na zasadach spółdzielczych, co ma sporo możliwości realizacji i może być wartościowym eksperymentem zarówno gospodarczym jak społecznym.

GIŻYCKO. Giżycko jest miastem, którego rozwój jest najbardziej związany z wodą. Położone w centrum najbogatszego w jeziora obszaru, jest naturalnym ośrodkiem rybackim. Do pełnego wykorzystania możliwości potrzebuje odbudowy obiektów przemysłu rybnego i stoczni rybackiej, czy przynajmniej poważniejszych warsztatów reparacyjnych, gdyby dla celów produkcji wykorzystano i odpowiednio rozbudowano stocznię w Ostródzie. Obiektów przemysłowych w Giżycku przed wojną nie było, ryby wywożono w wagonach-chłodniach w głąb Niemiec, uboga stocznia została doszczętnie zniszczona. Możliwie szybkie zaspokojenie tych potrzeb obecnie zadecyduje o wykorzystaniu bogactwa rybnego największych jezior w Polsce, a równocześnie przyczyni się do rozwoju miasta.

Dalsze szanse rozwojowe Giżycka leżą w wykorzystaniu terenów wodnych dla celów letniskowych, turystycznych, szkolenia i sportów, co już zresztą rozpoczęła Liga Morska.

Jeśli chodzi o stan obecny, to miasto należy już teraz do bardziej zaludnionych (70% w stosunku do r. 1933, przy 40% zniszczenia), to też przy pomyślnym rozwoju zarysowanych szans może być pierwszym miastem terenowym o rzeczywistych trudnościach mieszkaniowych i naturalnych warunkach rozbudowy.

Inne zupełnie niż w Giżycku są możliwości Kętrzyna. Położony w powiecie o bardzo dobrej glebie, posiada czynne obiekty przemysłu rolnego, w tej liczbie jedyną w województwie cukrownię, i ma wszelkie dane, aby stać się poważnym ośrodkiem tego przemysłu. Podana w tablicy liczba mieszkańców nie jest pewna i wg innych źródeł Kętrzyn jest obecnie drugim co do wielkości miastem woj. olsztyńskiego. Przed wojną był on miastem

szkół i obecnie, dzięki małemu stosunkowo zniszczeniu i możliwościom budynkowym, może zachować ten charakter.

MIASTA ZNISZCZONE. Osobną grupę stanowią miasta o dużym zniszczeniu. Należy tu w pierwszym rzędzie Iława. Przed wojną szósta co do wielkości, obecnie spadła na 19 miejsce przy najmniejszym procentowo zaludnieniu w stosunku do przedwojennego. Węzłowe położenie komunikacyjne spowodowało uczynienie z niej siedziby powiatu, co stanowi jedyny czynnik ożywienia. Podobnie jest w Braniewie, które również spadło z 4 miejsca na 9 i żyje tylko jako siedziba powiatu. Z pozostałych miast tej grupy bardzo zniszczona Nidzica potrafiła osiągnąć najpoważniejszy odsetek zaludnienia, gdy skrajnie położone i pozbawione dobrej komunikacji Pisz i Węgorzewo znajdują się obecnie poza znacznie mniejszymi przed wojną miastami. Do miast tej grupy zaliczyć można jeszcze Szczytno, o mniejszym wprawdzie stopniu zniszczenia, ale które z uwagi na umiejscowienie zniszczeń w śródmieściu posiada małe walory celowej koncentracji życia, przy niewysokiej również pojemności mieszkaniowej.

Wszystko to są miasta powiatowe. Z wyjątkiem Braniewa i Iławy, nie mają one w powiecie konkurentów do tego tytułu. Natomiast w stosunku do dwóch ostatnio wymienionych miast sprawa celowości pozostawiania siedziby powiatu w mieście bardziej zniszczonym występuje wyraźnie. Orneta w pow. braniewskim, a Susz lub Prabuty w powiecie suskim są dziś nie tylko mniej zniszczone, lecz i bardziej żywe niż obecne miasta powiatowe. Momentem decydującym o utrzymaniu charakteru siedziby władz powiatowych była tu zapewne uzasadniona chęć zachowania na przyszłość warunków regeneracji tych miast. Przy dużym zniszczeniu, bez najpoważniejszego doraźnie czynnika ożywienia, jakim jest obecność władz powiatowych, straciłyby one wszelką siłę atrakcyjną i zamarły całkowicie. Każda jednak tego rodzaju decyzja — skazania na zagładę miasta niegdyś żywego — jest niezmiernie trudna i mogłaby być uzasadniona w wyjątkowych tylko wypadkach. Zarówno Braniewo jak Iława mają pewne naturalne warunki rozwoju (Braniewo — ewent. ośrodek przemysłu skórzanego,

Iława — dużej wagi węzeł komunikacyjny) i stąd tendencja do utrzymania ich roli, mimo potwornych wprost rozmiarów zniszczenia, wydaje się uzasadniona.

POZOSTAŁE MIASTA Pozostałe większe miasta, o charakterze przeważnie rolniczym, nie mają poważniejszych cech indywidualnych. Do żywszych należy Lidzbark, który po wojnie zyskał hierarchicznie. Posiada on nie zniszczony dawny pałac biskupi, nadający się na muzeum lub archiwum. Kiedyś mieściła się w nim radiostacja, znajdująca się obecnie w Olsztynie, i miasto stara się o otrzymanie jej z powrotem. Bartoszyce przy małym stosunkowo zniszczeniu mają znaczne możliwości budynkowe, co przy zdrowym klimacie nadaje się do wykorzystania dla szkolnictwa i kolonii letnich. Miasto leży w powiecie o bardzo dobrej glebie i po jego właściwym zaludnieniu, które obecnie należy do słabszych w województwie, znajdzie w nim oparcie do utrzymania swej roli, jeśli nie rozbudowy. Możliwości ogrodniczo-warzywnicze swoich powiatów mogą wykorzystać Pasłęk, Morąg i Reszel drogą przetwórstwa i dostawy do Elbląga i Olsztyna. Dwa pierwsze miasta należą obecnie do najbardziej zaludnionych po Olsztynie i zajmują 7 i 6 miejsce pod względem wielkości. Są one jednak już u kresu doraźnych możliwości, uwarunkowanych wielkością ocalonego przedwojennego kapitału urbanistycznego i stąd raczej należy się liczyć z ponownym ich obniżeniem się w porównawczej hierarchii poszczególnych miejskich skupień terenu.

O małych miasteczkach można ogólnie powiedzieć, że przy wybitnie rolniczym charakterze ich gospodarczego oparcia powinny one znaleźć w nowej strukturze rolnej i stopniowym rozwoju gospodarstw osadniczych lepsze i silniejsze oparcie w rolnictwie niżeli przy przeważającym dawniej charakterze gospodarstwa wielkofolwarcznego. Stąd też rozwój tych miasteczek ma raczej dzisiaj lepsze szanse niż w okresie przedwojennym.

* * *

Spoglądając na całość miast woj. olsztyńskiego, nie spostrzega się większego zróżnicowania. Z wyjątkiem Olsztyna, który odbija wielkością i rolą, w paru tylko miastach można dostrzec cechy indywidualne. Wszystkie je łączy silny związek z terenem, od którego zależy ich

dobrobyt i rozwój. Większość opiera się o rolnictwo, część o rybołówstwo i drzewo, żadne jednak nie jest niezależne od swego zaplecza. To też nie ma między nimi różnic w wielkości, jakie cechują miasta typowo przemysłowe lub handlowe. Dopiero przemysł przy poważniejszym rozwoju może stworzyć te różnice, wyodrębniając parę miast ponad ogólny poziom i tworząc z nich ośrodki o warunkach większego ludnościowego rozwoju.

Podział administracyjny Pomorza Wschodniego

POWIATY WOJ. GDAŃSKIEGO. Omówione zostały miasta woj. olsztyńskiego. W ramach zainteresowania tematycznego mieszczą się jeszcze 4 powiaty woj. gdańskiego i 3 woj. białostockiego, które przed wojną należały do b. Prus Wschodnich. Na temat obecnej ich przynależności toczyły się i toczą ciągle dyskusje i spory, kwestionujące słuszność podziału administracyjnego, szczególnie odnośnie 4 powiatów zachodnich. Nie przesądzając o słuszności żadnego z tych poglądów, poruszę je z uwagi na różną rolę spornych miast dla obu województw.

Za przynależnością do woj. gdańskiego przemawia:

a) wspólny charakter geograficzny i gospodarczy powiatów doliny Wisły, wymagających stosunkowo jednolitego zagospodarowania, choćby tylko z uwagi na specjalny charakter gospodarczy Żuław;

b) korzyści ujęcia całego ujścia Wisły w jedną administracyjnie całość dla gospodarki rzecznej;

c) potrzeba oparcia zespołu portowego Gdańsk-Gdynia o najbliższe zaplecze miejskie ze względów portowych i urbanizacyjnych oraz o zaplecze rolnicze ze względów aprowizacyjnych.

W ramach woj. gdańskiego miasta stałyby hierarchicznie na dalszym planie, będąc podporządkowane potrzebom zespołu portowego i pełniąc wobec niego rolę pomocniczą. Równocześnie jednak, przy szerokiej skali tych potrzeb i ciągłości wzrostu portów, miałyby stosunkowo dobre pole do własnego, przede wszystkim gospodarczego rozwoju.

Dla woj. olsztyńskiego powiaty zachodnie przedstawiają dużą siłę ożywiającą. Bez porównania bardziej

uprzemysłowione i zurbanizowane przed wojną, mimo zniszczeń, zachowały potencjalną możliwość powrotu do dawnego charakteru. W ramach wspólnej przynależności administracyjnej stanowiłyby ośrodek dużej produkcji rolnej i przemysłu żywnościowego, opartego o hodowlę i rolnictwo, oraz wniosłyby poważniejsze możliwości rozwoju przemysłu metalowego i drzewnego. Dzięki temu nastąpiłoby pełniejsze wykorzystanie możliwości gospodarczych województwa w jego własnych ramach administracyjnych.

Ten ostatni argument nie jest bez znaczenia z uwagi na gospodarkę finansową. Pozostawienie powiatów zachodnich poza granicami województwa przy ich wyższym stopniu uprzemysłowienia powoduje skupienie się w nich bardziej rentownych rodzajów przetwórstwa, sprowadzając woj. olsztyńskie do roli dostawcy surowca i najwyżej półfabrykatów. Równocześnie podatki komunalne tych powiatów będą płynęły do Gdańska, a nie do Olsztyna, chociaż właściwym ich źródłem będzie woj. olsztyńskie.

W ten sposób postawiona sprawa przynależności powiatów zachodnich wymaga dla roztrzygnięcia uwzględnienia:

1. hierarchii potrzeb obu województw w stosunku do spornych powiatów i w zgodzie z interesami ogólnopaństwowymi;

2. możności takiej rozbudowy przemysłu woj. olsztyńskiego, by otrzymało ono podstawy samodzielności gospodarczej w wypadku, gdyby powiaty zachodnie pozostały ostatecznie przy woj. gdańskim.

Z trzech większych miast powiatów zachodnich największym był, jest i zapewne będzie w dalszym ciągu Elbląg. W wyniku działań wojennych stracił on jednak swe przedwojenne walory dużego i najbardziej uprzemysłowionego miasta Prus Wschodnich i, mimo stosunkowo dużej pojemności ludnościowej, jest obecnie miastem zastoju. Jego przyszłość zależy od stopnia osiągnięcia przedwojennego uprzemysłowienia w zakresie przemysłów metalowego i drzewnego oraz odbudowy rolniczego zaplecza i rozwoju hodowli, dających podstawy bardzo rozwiniętemu dawniej przetwórstwu mlecznemu.

Możliwości rozwoju na dalszą metę są duże, głównie dzięki bliskości Gdańska, dla którego Elbląg może stać się portem pomocniczym oraz producentem urządzeń por-

towych, a może i mniejszych jednostek morskich. Trudny jest stan obecny, w którym przy zastoju przemysłowym daje się odczuć bardzo dotkliwie brak dobrze rozwiniętego rolnictwa i bogatej wsi.

Miastem znacznie dziś żywszym, chociaż bardziej zniszczonym, jest Malbork. Podobnie jak Elbląg, cierpi obecnie z powodu niskiego stanu rolnictwa, zaplecza i trudności komunikacyjnych. Jego możliwości na przyszłość polegają na przemyśle rolnym, dobrym położeniu komunikacyjnym i stosunkowej bliskości wielkich centrów wybrzeża.

Kwidzyn, chociaż był przed wojną siedzibą regencji, nie osiągnął poważniejszego wzrostu i utrzymywał się z liczbą ludności 15 tys. na poziomie głównego miasta dobrze zagospodarowanego i bogatego powiatu. Ten sam charakter zachował i obecnie, przy czym małe zniszczenie pozwala na szybki powrót do przedwojennego stanu.

POWIATY WOJ. BIAŁOSTOCKIEGO. O ile sprawa przynależności powiatów zachodnich jest rzeczą do dyskusji, to odnośnie 3 powiatów wschodnich przedstawia się o wiele prościej.

Za ich powrotem do woj. olsztyńskiego przemawia przede wszystkim wspólna struktura gospodarcza i ludnościowa. Podobne problemy osadnictwa, prawa własności, problemy odbudowy, zagadnienia ludności autochtonicznej — wszystko to wiąże je z całością problemów Ziem Odzyskanych, ściślej woj. olsztyńskiego.

Bardzo ważną jest też sprawa zachowania prymatu potrzeb powiatów nowych, wyrażającego się w naszym wypadku pewną sumą specjalnych kredytów, przyznawanych na ich odbudowę. W ramach gospodarki ogólnowojewódzkiej przeważa tendencja równomiernego użycia tych kredytów, co odbija się szkodliwie na odbudowie nowych powiatów.

Do czynników łączących 3 powiaty wschodnie z całością woj. olsztyńskiego należy dalej poczucie wspólnej przeszłości i łączności regionalnej. Powiaty te były integralną częścią Mazur, przy czym Ełk uchodził za jeden z głównych ośrodków mazurskich. W związku z momentami zarówno gospodarczymi, jak regionalnymi jest też wola ludności, której przejawem były parokrotne stara-

nia Pow. Rady Narodowej w Ełku o powrót do woj. olsztyńskiego. Należy dodać, że starania te znajdują silny oddźwięk po drugiej stronie, w postaci intensywnej akcji woj. olsztyńskiego, skierowanej do tego samego celu.

Z trzech miast powiatów wschodnich małe, choć dość żywe handlowo Olecko i bardzo zniszczony obecnie Gołdap nie przekraczają poziomu małych miast, raczej miasteczek powiatowych. Natomiast sytuacja Ełku jest zupełnie inna. Ełk liczył przed wojną 15 tys. mieszkańców i był najżywszym miastem wschodniej części prowincji. Zniszczone mocno w pierwszej wojnie, miasto odbudowało się potem w sposób nowoczesny, w pewnym stopniu wielkomiejski. Tego wyglądu nie zatarło spore (30%) zniszczenie ostatniej wojny. Miasto liczy obecnie prawie 10.000 mieszkańców, stanowi ambitny ośrodek kulturalny, czego dowodem jest m. in. posiadanie stałego, cieszącego się dobrą opinią teatru, i przejawia duże ambicje zajęcia dawnej roli stolicy Mazur.

W związku z całością tego problemu i powyższymi ambicjami poruszyć należy sprawę znajdującego się w stadium organizacji Liceum Mazurskiego. Pomyślane jako kontynuacja dawnego Liceum Krzemienieckiego, o mocnych podstawach materialnych i szerokim zakresie działalności terenowej, może ono spełnić poważną rolę w stworzeniu kulturalnego i duchowego ośrodka polskiego życia prowincji. Dla osiągnięcia tego celu powinno jednak objąć swym zasięgiem pewną liczbę wybitniejszych ośrodków. Jeśli tak, to w planach jego rozmieszczenia i aktywności w żadnym wypadku nie powinien być pominięty Ełk, nawet mimo jego krańcowego położenia. Umieszczenie jednego z głównych zakładów Liceum Mazurskiego w tym mieście mogłoby być wysoce celowym posunięciem dla objęcia również tej wschodniej i najbardziej dawniej niemczonej części rdzennie polskiego obszaru przez planową i intensywną polską pracę kulturalną.

Pewnym argumentem przeciwko temu może być — jak wspomniałem — skrajne położenie Ełku. W rozmieszczaniu jednak ośrodków kulturalnych nie zawsze dobrą metodą jest ich staranna centralizacja, powodująca powstawanie na krańcach martwych obszarów. Części środkowe mają zazwyczaj sporo innych ognisk podtrzymujących życie. Dla całości Wschodniego Pomorza takim

ogniskiem jest Olsztyn. Dla wschodniej części obszaru najbardziej naturalnym ośrodkiem jest właśnie Ełk, położony dzisiaj wprawdzie poza granicami woj. olsztyńskiego, lecz stanowiący całym swym charakterem, przeszłością, układem warunków geograficznych, stosunków gospodarczych i komunikacyjnych jeden z naturalnych i ważnych ośrodków regionu Pomorza Wschodniego.

Wnioski

1. Stosunkowo niski przedwojenny stopień urbanizacji Pomorza Wschodniego, nie odbiegający wiele od przeciętnej polskiej, a znacznie niższy niż w województwach zachodnich, powoduje, że rozporządzalny obecnie kapitał urbanizacyjny, zmniejszony ponadto wybitnie przez zniszczenia wojenne, nie jest zbyt wysoki. Potrzeba jego zachowania wynika nie tyle z jego bezwzględnej wartości, ile ze szczupłości posiadanych źródeł i konieczności wykorzystania wszelkich rozporządzalnych zasobów.

2. Wartość tego kapitału, mierzona pojemnością mieszkaniową, przedstawia dla całego Pomorza Wschodniego możność pomieszczenia w miastach ok. 280 tys. mieszkańców, przy założeniu zachowania połowy izb z r. 1938 i zwiększeniu liczby mieszkańców na izbę. Przy założeniu konserwacji i następnego wykorzystania w ciągu lat najbliższych dalszej 1/4 przedwojennej ilości izb, otrzymamy liczbę 420 tys. mieszkańców, jako krańcową pojemność miast w oparciu o ich przedwojenne zasoby urbanistyczne.

3. Pełne wykorzystanie tych możliwości mieszkaniowych zależy od kształtowania się stosunków ludnościowych prowincji i jej rozwoju przemysłowego. Obecny układ ludności Pomorza Wschodniego, zachowujący przedwojenny odsetek ludności miejskiej przy równoczesnym prawie całkowitym braku dawnego przemysłu, należy uznać za wybitnie niegospodarczy. Drogą do zmiany tego stanu jest uprzemysłowienie miast i wzrost wsi. W pierwszym okresie doprowadzenie wsi do racjonalnych norm zaludnienia i zagospodarowania rolniczego jest górującym założeniem gospodarczym również i z punktu widzenia naturalnych interesów ludności miejskiej.

4. Jako maksymalną liczbę ludności miejskiej dla okresu zagospodarowywania terenu należy uważać otrzymane poprzednio 420 tys. mieszkańców, i to wychodząc nie tyle z założeń gospodarczych, ile z założenia ogólnej potrzeby wykorzystania i zabezpieczenia na przyszłość wszelkich możliwości urbanizacyjnych. Liczba ta zbliża się do przedwojennej liczby miejskiej ludności Pomorza Wschodniego.

Przy założeniu zachowania obecnego odsetka ludności miejskiej (33%), odpowiada to liczbie 840.000 ludności wiejskiej oraz 1.260.000 ogółu ludności. Przy założeniu wzrostu odsetka ludności miejskiej do 40% odpowiadałoby to 630.000 ludności wiejskiej oraz 1.050.000 głów ogółu ludności. Tego rodzaju odsetek urbanizacji wydaje się jednak dla najbliższego okresu gospodarczego nie uzasadniony i możliwy do osiągnięcia raczej dopiero w następnej fazie gospodarczej, tj. planowego rozwoju przemysłu w niektórych ośrodkach miejskich.

5. Rezygnując z tendencji szybkiego podnoszenia stopnia urbanizacji, należy jednak przeciwstawić się tendencjom wybitnego spadku poniżej dzisiejszego poziomu, będącego równocześnie wyrazem poziomu przedwojennego. Wymaga to planowego oddziaływania w kierunku proporcjonalnego wzrostu miasta i wsi, która będzie miała w tym wypadku przewagę wzrostu ilościowego przy tym samym stosunku procentowym.

6. Przyjęcie obecnego odsetka ludności miejskiej jako podstawy dla okresu zagospodarowywania określa końcową liczbę mieszkańców wsi tego okresu na 840 tys. Liczba ta, odpowiadająca znowu ściśle normom przedwojennym, powinna być uważana raczej za maksymalną. Jej osiągnięcie nastąpi prawdopodobnie później niż maksymalne zaludnienie miast. W ten sposób zapewne już pod koniec omawianego okresu pojawi się możliwość wzrostu odsetka ludności miejskiej ponad poziom dotychczasowy

7. Wzrost ten musi być jednak uzależniony ściśle od możliwości równoczesnego rozwoju przemysłu. Sama wieś nie potrzebuje i nie może utrzymać nawet dzisiejszego odsetka ludności miejskiej. Aparat administracyjny w najszerszym ujęciu, przemysł miejscowy, handel i rzemiosło wraz z drobną ilością pozostałych grup zawodowych, niezbędnych dla normalnego życia gospodarczego, mieszczą się raczej w ramach 20% ogólnej ludności,

jak to zresztą wynika ze struktury naszych województw centralnych.

8. Ujemne skutki tego rodzaju struktury — jak też potrzeba wyższej urbanizacji całego terenu Polski są powszechnie uznane. Dla Pomorza Wschodniego należy przyjąć za normy postulatywne:

a) dla najbliższego okresu — utrzymanie dotychczasowych ok. 33%, przy stopniowym stwarzaniu dla miast dziś istniejących racjonalnych podstaw gospodarczych;

b) dla końcowego okresu nowego zagospodarowywania terenu — stopniowy wzrost tego odsetka do granic ok. 40%, co jednak wymaga już planowej intensyfikacji przemysłu;

c) dalszy ewentualny wzrost liczbowego znaczenia miast w życiu omawianego terenu jest, oczywiście, pożądany, niemniej nie daje się zupełnie pomieścić w ramach dziś dla nas dostępnego planowania realizacyjnego.

Tego rodzaju osiągnięcia nie są, oczywiście, sprawą paru lat, lecz wynikiem długiego okresu celowo prowadzonej polityki gospodarczej. One jednak dopiero zadecydują ostatecznie o tym, czy Pomorze Wschodnie będzie w stanie porzucić wreszcie w nowej Polsce dotychczasową rolę ubogiej prowincji o wielkiej stosunkowo liczbie małych i ubogich miast.

MUZEUM MORSKIE W GDAŃSKU BIBLIOTEKA

LITERATURA

v. Batocki u. G. Schack: Bevölkerung und Wirtschaft in Ostpreussen, Jena 1929.

Gemeindelexikon für den Freistaat Preussen. B. I. Provinz Ostpreussen, Berlin 1931.

Heynicke H.: Entwicklung der ostpreussischen Städte, Königsberg 1931.

Horn W.: Die Bevölkerungsverteilung in Ostpreussen und ihre Veränderungen, Königsberg 1934.

Kelletat H.: Die Städte Ostpreussen, Königsberg 1934

Mały Rocznik Statystyczny 1939, Warszawa 1939.

Scheu E.: Ostpreussen, Königsberg 1936.

Srokowski St.: Prusy Wschodnie. Instytut Bałtycki 1945, Gdańsk, Bydgoszcz, Toruń.

Statistisches Handbuch für die Provinz Ostpreussen 1938, Leipzig 1938.

Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich, 1937.

Wielopolski A.: Elbląg. Instytut Bałtycki, 1946, Gdańsk, Bydgoszcz.

Wilder J. A.: Upadek gospodarczy Prus Wschodnich. Instytut Bałtycki, 1936, Toruń.

Encyklopedia Nauk Politycznych, Warszawa 1936.

J. SZAFLARSKI: Mapa fizyczno-administracyjna Pomorza Wschodniego 1 : 500.000 ze skorowidzem.

E. WIECZOREK: Węgiel polski na tle sytuacji światowej, str. 44.

A. WIELOPOLSKI: Bydgoszcz, nowe zadania i widoki rozwoju, str. 20.

A. WIELOPOLSKI: Elbląg, dzieje i przyszłość, str. 32.

B. ŻÓRAWSKI: Składniki transportu morskiego, II wydanie uzupełnione, str. 56 oraz 13 wzorów dokumentów okrętowych.

Wydawnictwa periodyczne

„Jantar", przegląd naukowy zagadnień pomorskich i bałtyckich, rok (V) II.

Biuletyn Informacyjny Morski, rok III.

Komunikaty Działu Informacji Naukowej Wydziału Pomorzoznawczego Instytutu Bałtyckiego.

Komunikaty Gospodarczego Archiwum Morskiego Wydziału Morskiego Instytutu Bałtyckiego.

W DRUKU

Wydawnictwa informacyjno-naukowe

A. BOLEWSKI: Związki wytwórczości mineralnej z polskimi portami morskimi.

WŁ. KONOPCZYŃSKI: Kwestia bałtycka do XX w.

K. LEPSZY: Dzieje floty polskiej.

T. OCIOSZYŃSKI: Przemiany w światowej żegludze morskiej.

B. SROCKI: Nowa Polska i Nowe Niemcy.

Zbiór Ustaw i przepisów morskich I. cz. 1. Flota handlowa i żegluga, cz. 2. Rybołówstwo morskie.

Wydawnictwa kartograficzne

T. MIECZYŃSKI: Gleby Pomorza Zachodniego z barwną mapą 1 : 500.000.

BIBLIOTEKA
Muzeum
Morskiego
w Gdańsku

000410

BIBLIOTEKA
Muzeum
Morskiego
w Gdańsku
410