

Oплата pocztowa
uiszczona gotówką

W kolportażu
egzemplarz zł 1,25

GOSPODARKA ZACHODNIA

MIESIĘCZNIK GOSPODARCZY WIELKOPOLSKI I POMORZA

P O Z N A Ń

1 VII 1939

Nr 38

Rok III

Redaktor:

Kazimierz Zakowski

Wydawca:

„Agencja Zachód”

Redakcja

i Administracja:

Poznań, ul. Fr. Ratajczaka 16

Tel. 47-08

Konto PKO 209 440. Konto rozrach.
nr 100 Urząd Pocztowy Poznań 1.
Godziny urzędowe od 10 do 14

Abonament

Gospodarki Zachodniej

kwart. zł 3,— płatny z góry.

Wymówienie abonamentu przyjmu-
je się wyłącznie drogą piśmienną
i to na miesiąc przed upływem
każdego kwartału.

W ZESZYCIE:

Wschód i zachód Polski

Po rozwiązaniu organizacyj niemieckich
w zachodnim pasie granicznym

Gospodarstwo Pomorza i jego postulaty

Nikt nie zdoła pomniejszyć roli Polski nad Bałtykiem
inż. Eugeniusz Kwiatkowski

Rola i zadania Pomorskiej Rady Gospodarczej
Władysław Rączkiewicz

Rozwój gospodarezy Wielkiego Pomorza
Dr Józef Kulikowski

Najbliższe zagadnienia dróg kołowych na Pomorzu
Inż. Władysław Namysłowski

Zagadnienia gospodarcze Pomorza w dziedzinie dróg wodnych
Inż. Stanisław Zawadzki

Elektryfikacja Pomorza
Inż. Alfons Hoffmann

Zagadnienia zdrojowisk, kąpielisk morskich,
klimatyki oraz turystyki
Apolinary Jankowski

Regulamin Pomorskiej Rady Gospodarczej

Jak doszło do powstania Pomorskiej Rady Gospodarczej
Wielkopolska, Pomorze i Gdańsk

O program rozwiązania sprawy niemieckiej w Polsce
Kazimierz Zakowski

Co się dzieje w obozie żydowskim w Zbąszyniu?



Nietylko wzrokowo wabią
ponętnie rozliczne gatun-
ki i odmiany czekolad, cu-
krów i karmelków Goplany.
Prawdziwą dopiero ucztę
i przyjemność sprawia
wspaniały, aromatyczny i
subtelny ich smak.

Rozkoszujcie się
wyrobami Goplany!

Goplana
S.A.
POZNAŃ

Znane ze swej
jakości, smaczne
piwa i lemoniady
p o l e c a

**BROWAR
BYDGOSKI**

w Bydgoszczy
tel. 16-08 — tel. 16-08

**METALOWA FABRYKA
MASOWEJ PRODUKCJI**

„PRODMETAL”

INŻYNIER ALEKSANDER KRZYWIEC
WŁAŚCICIELKA: HELENA KRZYWCOWA
BYDGOSZCZ, UL. ŚLĄSKA 15, TEL. NR 3402-1102

Obsługa cukrowni, tartaków, gorzelni i t. p. — Uposa-
żenia do wagonów i parowozów P. K. P. — Uposażenie
sieci tramwajowej i elektrycznej — Uposażenie do sa-
moletów i samochodów — Wyroby ebonitowe i bakle-
litowe, pilniki dyfuzyjne, ślusarskie, tartaczne i specjal-
ne — Frezery do noży dyfuzyjnych — Odlewy z brązu,
mosiądzu, tombaku i alumin. — Aparaty gazowe do
oświetl. — Kuchnie gazowe — Białe metale tożyskowe
„SLIZG” — Białe metal „Auto-Platino” do samochodów

S. KAŁAMAJSKI Poznań - Toruń

Towary krótkie i galanteryjne
Modne artykuły damskie

Największe specjalne przedsiębiorstwo
tego rodzaju w Polsce
WŁASNE GMACHY HANDLOWE

POMORSKA WYTWÓRNIĄ KRAJOWA „GRÓDEK”

Spółka Akcyjna

Moc zainstalowana 24 090 kVA

Tereny zasilania: port i miasto Gdynia, miasto Wejherowo i Puck, część powiatu morskiego, powiat gru-
dziański i miasto Grudziądz, miasto Toruń (Aleksandrów i Ciechocinek) i Związek Elektry-
fikacyjny Chelmno - Świecie - Toruń (powiaty świecki, chełmiński i toruński oraz miasta
Świecie, Chelmno, Chelmża i Wąbrzeźno).

P.E.K. „GRÓDEK” zapewnia stałą i na dogodnych warunkach dostawę energii elektrycznej dla siły, światła i grzania.

P.E.K. „GRÓDEK” stosuje nowoczesne i dogodne dla odbiorców taryfy energii elektrycznej.

P.E.K. „GRÓDEK” udziela swym odbiorcom kredytu na elektryfikację warsztatów pracy i gospodarstw domowych.

P.E.K. „GRÓDEK” wykonuje i dostarcza wszelkie grzejniki elektryczne dla gospodarstw domowych, restauracji, hoteli
szpitali i zakładów przemysłowych itd.

Biuro Zarządu: TORUŃ, ul. Fosa Staromiejska 1, tel. 23-11.

Wytwórnie: Gródek (tel. Drzycim 5) — Żur (tel. Osle 33) — Gdynia, ul. Okrężna 58 (tel. 12-21).

Fabryka grzejników: Gródek, tel. Drzycim 26.

Oddziały: Gdynia, ul. Okrężna 58, tel. 12-21 — Puck, ul. Rynek 25, tel. 99 —
Grudziądz, ul. Ks. Budkiewicza 8, tel. 11-09.

Składy fabryczne: Toruń, ul. Król. Jadwigi 6, tel. 24-07 — Warszawa, ul. Marszałkowska 150, tel. 306-63.

oras. 12260/3/38

GOSPODARKA ZACHODNIA

MIESIĘCZNIK GOSPODARCZY WIELKOPOLSKI I POMORZA

REDAKCJA:
POZNAŃ, UL. FR. RATAJCZAKA 16
Numer telefonu 47-08

Redaktor: Kazimierz Żakowski
Wydawca: Agencja Zachód

ADMINISTRACJA:
POZNAŃ, UL. FR. RATAJCZAKA 16
Konto PKO nr 209.440 Tel. 47-08

ZESZYT 38

POZNAŃ, DNIA 1 LIPCA 1939 R.

ROK III

Wschód i zachód Polski

W ub. miesiącu obchodzono w Polsce „Tydzień ziem wschodnich”. Poświęcono go propagandzie naszych wschodnich i południowo-wschodnich województw, roli jaką mają one w przyszłości odegrać, ich bogactwom naturalnym, możliwościom gospodarczym itp. Oczywiście taki tydzień bez echa nie pozostaje, ale podobnych „tygodni” świętujemy bardzo dużo, a nawet nieraz chciałoby się powiedzieć, że zbyt wiele. A zagadnienie ziem wschodnich jest zbyt ważne dla całokształtu naszych spraw państwowych, narodowych i gospodarczych, aby ograniczać się do rozpatrywania go okolicznościowo raz w roku, czy choćby nawet kilka razy z okazji takich czy innych wielkich zamierzeń, takich czy innych już skromniejszych osiągnięć.

Do niedawna ziemie te nazywano najnieśluszniej „kresami wschodnimi”, podobnie zresztą jak nasze województwa „kresami zachodnimi”. Było coś niepojętego w tej nazwie, obejmującej przecież ogromną połać kraju, bo $\frac{1}{3}$ terytorium całej Rzeczypospolitej. Nie wystarczy jednak zaprzestać posługiwać się określeniem zasadniczo nieprawdziwym, nieścisłym i niedość rozsądnym. Należałoby wyciągnąć ze zmiany utartej nazwy wszystkie konsekwencje w stosunku do obszaru, który — mieszcząc się w granicach naszego państwa — kilkakrotnie wielkością swą przewyższa szereg państw w Europie, odgrywających rolę b. poważną.

Ziemie wschodnie to obszar typowo rolniczy. Przebiegnięciem w całej Polsce z rolnictwa utrzymuje się 60,6% ludności. Im dalej na wschód tym procent ten jest wyższy. W pow. poznańskim wynosi on 47,1%, w woj. łódzkim 48,6%, w woj. warszawskim 60,8%, ale w wołyńskim 79,4%, poleskim 80,6%, a nowogrodzkim 82,4%. Jest to obszar, który może być omal nieograniczonym dostawcą surowców roślinnych i zwierzęcych dla przemysłu przetwórczego. Bogactwo drzewne — ogromne. Dotychczas nie zbadano bogactw mineralnych, ale wie-

my, że nasz wschód posiada rudy darniowe, znajdujemy ślady miedzi, węgla kamiennego, niewykorzystane zupełnie bogate pokłady węgla brunatnego i torfu. Wołyń ma bardzo obfite złoża granitów i bazaltów. Tutaj możnaby rozwinąć poważnie dotychczasową produkcję włókna (len i konopie), na ziemiach południowo-wschodnich byłyby warunki do rozwinięcia na poważną skalę hodowli owiec, dostarczających wełnę, którą sprowadzamy z dalekich zamorskich krajów za setki milionów złotych rocznie.

Narodowościowo te ziemie opанowane są najslabiej przez element polski, ale właśnie dlatego dźwiganie ich na wyższy poziom gospodarczy, dałoby większe możliwości pozyskania dla polskości ludności przeważnie nieuświadamionej i obojętnej pod względem narodowym.

Przez długie lata ziemie wschodnie były w niepodległym państwie polskim w całkowitym zapomnieniu. Służyły jako miejsca karnej zsyłki dla gorszych elementów w poszczególnych resortach naszej administracji i aczkolwiek dzisiaj zmieniło się już dużo pod tym względem w nastawieniu władz centralnych, to jednak zasadniczego przełomu jeszcze nie widać.

O ziemiach wschodnich zaczęto poważniej myśleć dopiero w ostatnich czasach. Wyrazem planowej akcji były ulgi podatkowe dla nowopowstałych tutaj przedsiębiorstw oraz akcja czynników rządowych propagująca rozbudowę przemysłu drzewnego. Niemniej jednak są to rezultaty — jak dotąd — najzupełniej nikłe. Większego rozmachu nie widać. Rolnictwo w dalszym ciągu jest na stopniu ogromnego zaniedbania, mimo miejscami „cudownych” wprost gleb, spóldzielczość poważna nie istnieje, wieś w beznadziejnej niewoli żydowskiej; budowa młynów, rzeźni, fabryki przetwórstwa owoc-

wego, racjonalna hodowla — to muzyka przyszłości, a jak dalekiej, tego nikt na serio ustalić nie umie.

Poważną przyczyną tego stanu rzeczy jest zbyt późne zwrócenie uwagi na te ziemie czynników rządowych. Niewątpliwie ważną m. in. rolę odgrywa nie dość prze-myślana polityka taryf kolejowych. Mimochodem tylko możemy zaznaczyć, że w ub. roku w czasie wycieczki sfer gospodarczych Wielkopolski na teren C. O. P. informowano nas, że miasto Lublin, tak blisko — zdawałoby się — położone w stosunku do Wołynia nie może korzystać z jego kamienia, gdyż przewóz 1 tonny równa się kilkakrotnej cenie samego kamienia.

Nasuwa się jednak pytanie, dlaczego mimo korzystnej koniunktury dla ziem wschodnich, dlaczego mimo poważnych ulg podatkowych, mimo zachęty ze strony czynników administracyjnych, rozwój ziem wschodnich nie nabral obecnie odpowiedniego rozmachu, dlaczego niema efektów, któreby godnie odpowiadały zamierzeniom?

W odpowiedzi możemy usłyszeć słowa powtarzane już tylekrotnie. Potrzeby zbyt wielkie w stosunku do możliwości, kraj wyniszczony, brak kapitałów, brak ludzi przedsięwzięczych itd. itd. I niewątpliwie w tej odpowiedzi mieścić się będą racje poważne, ale nie wyczerpują one treści, nie obejmują one całości. Bo przecież nikt nie ośmielił się twierdzić, że zagadnienie rozbudowy gospodarczej ziem wschodnich jest łatwym do rozwiązania. Niewątpliwie, jest to jedno z najtrudniejszych, jeśli wręcz nie najtrudniejsze zagadnienie Polski współczesnej.

Ustawy i zachęta czynników administracyjnych niewątpliwie znaczą dużo, ale one zagadnienia nie rozwiązują. Tutaj potrzebny jest wysiłek całego społeczeństwa, ludzi, którzyby na swe barki wzięli fizyczny i gospodarczy trud stopniowej lecz konsekwentnej przebudowy struktury tych ziem. Tych ludzi na miejscu nie ma. Takich ludzi dać mogą tylko ziemie zachodnie. Śląsk, Poznańskie, Pomorze. Tylko te ziemie bowiem mają polski element w życiu gospodarczym, one są w pierwszym rzędzie zaprawione do pionierstwa na polu gospodarczym i to w warunkach trudnych, gdzie przeważnie tworzyć trzeba było z niczego.

Dlaczegoż więc ziemie zachodnie nie wzięły na siebie tego ciężaru? Złożyło się na to wiele przyczyn; przede wszystkim przeprowadzały one u siebie w imponującym stylu unarodowienie życia gospodarczego, przejmowanie poszczególnych placówek z rąk niemieckich, przebudowywały strukturę gospodarczą tych ziem, zwłaszcza Poznańskie, aby wypełnić luki, związane z oderwaniem się od gospodarczego organizmu Rzeszy. I w tym kierunku spotykały się ze słowami zachęty i aprobaty ze strony czynników miarodajnych. W tym momencie nikt z powołanych nie tworzył planów rozbudowy ziem wschodnich, a ludzie z zachodu — tych ziem, ani ich potrzeb, ani ich możliwości nie znali. Przegapiono prosto okres najbardziej może nadający się do pracy pionierskiej na wschodzie w odbudowanym państwie. Wówczas nikt nie mówił, że Wielkopolska czy Pomorze są niekorzystnie położone. Te głosy pojawiły się dopiero wówczas, gdy ziemie zachodnie wykonały maxi-

mum wysiłku u siebie wewnątrz. I nim się opatrzyły wiele już przegrały. Miejscami nawet bez bitwy. Nikt bowiem tego zagadnienia nie stawiał otwarcie. Osądzając można było dopiero skutki.

Niesporna jest rzeczą, że ziemie zachodnie w ostatnich latach wiele utraciły z gospodarczego stanu posiadania i że wiele wysiłków na polu gospodarczym zakwalifikowano jako zbędne, czy zgoła niepotrzebne. To podcięło gospodarkę i podcięło ludzi. Przeoczoneo zasadniczy moment że taki rezerwuarsil mógł stać się elementem dynamizmu gospodarczego w całym państwie, zamiast przegrywać niepotrzebne walki na swoim odcinku.

Ekspansja elementu gospodarczego z ziem zachodnich ostatnich lat nie była wynikiem celowych prze-myślań i określonego planu. Nie była to akcja zorganizowana w pełnym tego słowa znaczeniu. Obok elementu twórczego, energicznego szli ludzie przypadkowi, bez zasobów materialnych, nierzadko nie mający środków na przetrwanie początkowych, trudniejszych okresów. Pionierstwo brał na siebie t. zw. szary człowiek. A wysiłek pionierski jest mozolny i musi być długotrwały, aby był skuteczny. Musi iść zorganizowaną falą a nie pojedynczym przypadkiem. Muszą brać w nim udział ludzie zasobni w środki materialne i energię, pewni zorganizowanego poparcia i opieki. Za silnymi mogą iść słabsi, ale nigdy nie odwrotnie.

Czy w tych warunkach udział czynnika zachodniego w gospodarczej aktywizacji ziem wschodnich jest już stracony? Mimo wszystko, wydaje nam się, że nie. Przede wszystkim, jeśli tej akcji nie przeprowadzą ludzie zachodu, to nie widzimy kto by ją mógł przeprowadzić. Województwa centralne zbyt wiele bowiem mają do zrobienia u siebie. Następnie obserwujemy jakby stopniowy zwrot w gospodarczych nastawieniach wobec ziem zachodnich. W tych warunkach chcemy założyć, że de-grengolada gospodarcza Wielkopolski i Pomorza będzie powstrzymana. A dalsza akcja i jej rozwój nie będą rzeczą przypadku. Silne gospodarczo dzielnice zachodnie staną się wówczas, w ramach planowo ujętej akcji, czynnikiem dynamizmu gospodarczego w państwie.

Wierzmy, że rozwój wypadków będzie szedł przewidywaną przez nas koleją. I wówczas silna gospodarczo Wielkopolska i Pomorze zasilą zarówno elementem ludzkim, jak i środkami materialnymi ziemie wschodnie. Pójdzie zdolny kupiec i energiczny przemysłowiec. A nim to nastąpi, nie od rzeczy byłoby pomyśleć o zasileniu ziem wschodnich rolnikiem wielkopolskim i pomorskim, który by tam podnosił kulturę rolną, tworzył spółdzielnie mleczarskie i zaprowadzał racjonalną hodowlę. Na ten temat istniały — o ile nam wiadomo — pewne plany, rozbiły się one o opór pewnych czynników, które były przeciwnie osiedlaniu się wielkopolan nie jednostkowo, ale choćby w małych gromadach. Bo wielkopolanie lubią się trzymać w gromadzie. I słusznie!

Realizacji tych zamierzeń wymaga nasz państwowy, narodowy i gospodarczy interes.

Po rozwiązaniu organizacji niemieckich w zachodnim pasie granicznym

W tygodniach ostatnich Wojewoda Poznański zakazał dalszej działalności organizacji niemieckich, jak: „Deutsche Vereinigung“, „Verein deutscher Bauer“, Twa Cyklistów „Maenner-Turnverein“ i szeregu oddziałów „Jungdeutsche Partei“ w kilku miejscowościach nadgranicznych, a w szczególności w powiecie nowotomyskim. Decyzja oparta została na ustawie o stowarzyszeniach w związku z ustaleniem, iż wymienione towarzystwa wykazywały działalność sprzeczną z ustawą, przy czym działalność tych organizacji była szkodliwa dla państwa w pasie granicznym.

Na decyzję tę społeczeństwo wielkopolskie czekało długo. Prasa poznańska już od szeregu lat wskazywała nielojalną i wyraźnie szkodliwą, antypaństwową działalność różnych organizacji niemieckich, zresztą nie tylko w pasie granicznym, lecz w całej Wielkopolsce.

Organizacje niemieckie z nazw o charakterze kulturalno - oświatowym, gimnastycznym, czy śpiewaczym, w istocie rzeczy stanowiły tutaj gniazda działalności konspiracyjnej, pozostające w kontaktach z centralami organizacji, znajdującymi się poza granicami Rzeczypospolitej, skąd otrzymywały instrukcje oraz pomoc finansową.

Na ogół było tajemnicą poliszynela, że towarzystwa śpiewacze, gimnastyczne, czy t. p. urządziły nocne ćwiczenia o charakterze wyraźnie wojskowym, że w lasach wielkopolskich organizowały obozy ćwiczebne, przeszkalając wojskowo swych członków, wychowując instruktorów.

Rzecz charakterystyczna: pewien odłam organizacji niemieckich, a przede wszystkim Jungdeutsche Partei na zebraniach swych deklamowały o lojalności wobec państwa polskiego, podkreślając wobec reprezentantów naszych władz nie tylko swą lojalność, lecz więcej: nawet wierność. Były to jednak czeże słowa. W praktyce organizacyjnej bowiem uprawiano działalność, stojącą w jaskrawej sprzeczności z tą deklamacją.

Na czym polegała antypaństwowa działalność organizacji niemieckich? Z długiego rejestru — powszechnie zresztą tutaj znanego — wymienimy tylko kilka faktów. Przypominamy zaangażowanie się wybitniejszych członków niektórych z rozwiązanych organizacji w sławne na całą Polskę szmuglowanie żywych dusz do Niemiec z polskich powiatów przygranicznych. Sprawa ta głośna była w roku 1937, kiedy to na skutek wyteżonej agitacji niemieckich wysłanników organizowano masowy przemyt nielegalny przez granicę obywateli polskich, przeważnie bezrobotnych, ludzkie ich obietnicą dobrze płatnej pracy w Rzeszy. Przeprowadzone w roku bieżącym procesy niezbiecie udowodniły złą wolę przedstawicieli mniejszości niemieckiej.

Młodzież niemiecka, niemal w 100% zrzeszona w organizacjach różnego charakteru — w praktyce sprowadzających się do organizacji półwojskowych, o wyraźnym politycznym nastawieniu działalności — mimo

manifestowania nazewnątrż lojalności wobec państwa, w gruncie rzeczy prowadziła robotę skierowaną przeciw niemu. Trudno bowiem inaczej skwalifikować prowadzoną przez nią propagandę w ośrodkach wiejskich i miejskich między ludnością robotniczą i rzemieślniczą niemiecką w kierunku zrywania moralnych więzów, łączących tę ludność z państwem i społeczeństwem polskim i wmawiania w nich, jak również w licznych wypadkach w nieuświadomioną ludność polską, że całe pogranicze zachodnie jest przyłączone tylko przejściowo do Polski, że już w czasie najkrótszym znajdzie się w granicach Rzeszy. Nadmienić tutaj trzeba, że wszystko to działo się w okresie obowiązującego paktu nieagresji między Polską i Niemcami. Zrozumiemy to jednak łatwo, jeżeli zdamy sobie sprawę, że mniejszość niemiecka w Polsce uważała naogół ten pakt tylko za pewnego rodzaju zawieszenie broni, zmuszające ją do czasowej zmiany metod działania. Wyrażnie określił to senator dr Pant w swym tygodniku „Der Deutsche in Polen“, pisząc, że:

„.....Jest zaiste zbrodnią, jeśli się w niemieckich kołach a zwłaszcza wśród młodzieży, podsyca nadzieje i myśli, pozbawione wszelkiego politycznego realizmu. Niedwuznaczna rezygnacja Hitlera z rewizji granic powinna być przecież nawet ostatniego politycznego fantastykę pouczyć o tym, gdzie stoimy i jakie mamy możliwości na przyszłość. Tylko polityczni fanteści i łowcy przygód, którzy nie mają zamiaru tu zostać i dzielić z nami twardego losu, mogą tak żałośnie, partyjne fabrykowanie nastrojów usprawiedliwić“.

Cytat powyższy dostatecznie charakteryzuje klimat, jaki wytwarzano wokoło młodzieży niemieckiej w Polsce. W takim klimacie wyrastając, młodzież niemiecka uważała zawsze państwo polskie za czynnik z którym można nie liczyć się.

Do jakiego stopnia przestano liczyć się ze społeczeństwem polskim i władzami, świadczy znany dobrze fakt w Poznańskim, że ze zlotów organizacji „gimnastycznych“, czy „śpiewaczych“ młodzież niemiecka manifestowała jadąc na rowerach przez miasteczka pograniczne grupami, nierzadko do 300—500 osób, śpiewając niemieckie pieśni.

Tego rodzaju zachowywanie się niemieckiej mniejszości osłabiało autorytet władz polskich wobec polskiego społeczeństwa na pograniczu i ośmielało tak dalece mniejszość niemiecką, że — przypomnimy — w powiecie nowotomyskim Niemcy pozwalali sobie na publiczne otwieranie głośników radiowych na stacjach niemieckich i wysłuchiwanie propagandowych przemówień Kanclerza Rzeszy, czy innych, nierzadko wysydzających Polskę. Wreszcie zmusiło to miejscowego starostę do zakazania publicznego słuchania audycji radiowych niemieckich.

Jeżeli więc obecnie Wojewoda Poznański wydał decyzję, mocą której zakazał dalszej działalności szeregu organizacjom niemieckim w niektórych miejscowościach przygranicznych, to spełnił on długoletnie ocze-

kiwania wielkopolskiego społeczeństwa. Tolerowanie takiego stanu rzeczy było traktowane przez mniejszość niemiecką nie jako tolerancja, lecz jako słabość państwa, która była też odpowiednio przez Niemców skutecznie wykorzystywana.

W decyzji swej Wojewoda Poznański ograniczył się tylko do kilku organizacyj niemieckich i kilku ich

oddziałów jedynie w pewnych miejscowościach granicznych. Jeżeli nie objął swą decyzją całego województwa, to niewątpliwie dlatego, że dzisiejsze zarządzenie traktuje jako ostrzeżenie dla pozostałych organizacyj, działających w Wielkopolsce w innych miejscowościach. Przypuszczać należy, że mniejszość narodowa niemiecka należy się zrozumieć wymowę tego faktu. (az)

Gospodarstwo Pomorza i jego postulaty

W zrozumieniu konieczności koordynacji poczynąń poszczególnych organizacyj gospodarczych regionalnych i czuwania nad rozwojem ekonomicznym Wielkiego Pomorza, powstała z inicjatywy Pana Wojewody Pomorskiego Władysława Raczkiewicza Pomorska Rada Gospodarcza. Jej pierwsze plenarne posiedzenie odbyło się 3 czerwca rb.

Analogiczna instytucja istnieje już od półtrzecia roku w Wielkopolsce i ze swej pracy już złożyła egzamin. Pomorze i Wielkopolska to dwa sąsiednie województwa, które posiadają niemal identyczną strukturę gospodarczą i w przeważającej liczbie wypadków występują na nich identyczne zagadnienia. Oczywiście pomijamy tu sprawy związane z problemem morza i bezpośredniego jego zaplecza, na którym to odcinku Wielkie Pomorze posiada zagadnienia specjalne. Niemniej oba te zachodnie województwa tworzą jedną całość organiczną. Jest więc uzasadnione, że „Gospodarka Zachodnia” stanowiąc wydawnictwo poświęcone badaniom przede wszystkim regionalno-ekonomicznym, w równej mierze pragnie poświęcać uwagę jednemu jak drugiemu województwu.

Z tego założenia wychodząc przywitaliśmy powstanie Pomorskiej Rady Gospodarczej jako dalszy krok na drodze rozwoju regionalizmu ekonomicznego, który winien być podstawą dla linii wytycznych gospodarczej polityki Państwa.

Pragnąc być wyrazem dążeń badawczych nad sprawami gospodarczymi regionu zachodniopolskiego i wobec Pomorskiej Rady Gospodarczej odegrać podobną rolę jak wobec Wielkopolskiej, zamieszczamy poniżej omówienie tych wszystkich spraw, jakie były przedmiotem obrad pierwszego plenarnego posiedzenia Pomorskiej Rady Gospodarczej. Na dalszych stronach drukujemy in extenso wszystkie referaty wygłoszone na posiedzeniu Rady wraz z dosłownym przemówieniem Pana Wicepremiera Kwiatkowskiego.

Przebieg zebrania

W dniu 3 czerwca 1939 r. odbyło się pierwsze konstytucyjne zebranie Pomorskiej Rady Gospodarczej. Zebranie miało miejsce w gmachu Teatru Ziemi Pomorskiej. W zebraniu uczestniczyli m. innymi: p. Wojewoda Pomorski Wł. Raczkiewicz, jako przewodniczący Rady oraz przedstawiciele władz państwowych II instancji; samorządów terytorialnego i gospodarczego; organizacyj, instytucji i zrzeszeń rolniczych, przemysłowych - handlowych i rzemieślniczych; bankowości; spółdzielczości; instytucji i organizacji społecznych; senatorowie i posłowie Pomorza; przedstawiciele Polskiego Radia i prasy; członkowie Komitetu Organizacyjnego i tymczasowych sekcji Pomorskiej Rady Gospodarczej (komunikacyjnej, elektryfikacyjnej i turystycznej - zdrojowej); osoby zaproszone przez wojewodę Pomorskiego ad personam; Dyrektor Wojew. Biura Funduszu Pracy i Dyrektor Wojew. Biura do spraw finansowo - rolnych oraz naczelnicy wydziałów Urzędu wojewódzkiego Pomorskiego.

Ponadto na zebranie przybyli w charakterze gości: P. Wicepremier Inż. Eugeniusz Kwiatkowski, oraz Wiceminister Skarbu p. Morawski, dyrektor gabinetu Ministra Skarbu p. Janusz Rakowski, przedstawi-

ciel Ministra Roln. i Ref. Roln. p. wiceminister Kra-
wulski, przedstawiciel Ministra Komunikacji p. dyr.
E. Nowakiewicz, przedstawiciel Ministra Przemysłu
i Handlu p. dyr. L. Możdżeński, przedstawiciel Mini-
stra Opieki Społecznej p. dyr. Biesiekierski, przed-
stawiciel Ministra Spraw Wewn. p. nacz. wydz. He-
browski, prezes Banku Gospodarstwa Krajowego
p. min. gen. R. Górecki, prezes Państwowego Banku
Rolnego p. min. M. Jaroszyński, Naczelny Dyrektor
Państw. Banku Rolnego p. min. Staniszewski,
Przedstawiciel Banku Polskiego p. dyr. Nowak, Dele-
gat Ks. Biskupa Chelmińskiego Ks. Kan. Dąbrowski
z Pelplina oraz Duchowieństwo m. Torunia, Inspektor
Armii General Wł. Bortnowski, Dowódca Okręgu
Korpusu Nr. VIII. General M. Karaszewicz-Toka-
rzewski, Delegat Dowództwa Floty w Gdyni Kmdr.
ppor. Łuszczkiewicz, dyrektor Biura Planowania
przy Panu Wicepremierze p. St. Malessa.

O godz. 10 min. 15 Przewodniczący P. Wojewoda Pomorski Wł. Raczkiewicz zagalął zebranie następującymi słowami.

„Zagalając dzisiejsze inauguracyjne zebranie Pomorskiej Rady Gospodarczej, witam w imieniu Ziemi Pomorskiej dostojnego na-

szego gościa, którego imię po wsze czasy zostało związane z wielkim dorobkiem Rzeczypospolitej na Morzu i Pomorzu p. wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego, wyrażam w imieniu własnym i wszystkich tu zgromadzonych najwyższą wdzięczność p. wicepremierowi, że był łaskaw zawitać do stolicy Pomorza i spędzić z nami ten dzień, przeznaczony dla wzmocnienia dorobku naszej pracy gospodarczej".

Następnie Pan Wojewoda powitał przedstawicieli Ministerstw i Instytucyj Centralnych, przedstawicieli duchowieństwa z ks. kan. Dąbrowskim delegatem ks. Biskupa Chełmińskiego na czele, przedstawicieli Armii w osobach Inspektora Armii gen. Bortnowskiego i D-cy Okr. Korpusu gen. Karaszewicz-Tokarzewskiego, przedstawicieli władz miejscowych, senatorów i posłów Ziemi Pomorskiej, reprezentantów samorządu terytorialnego i gospodarczego, przedstawicieli rolnictwa, przemysłu, handlu i rzemiosła, przedstawicieli organizacji społecznych, prasy i wszystkich zaproszonych gości, dziękując im za tak liczne przybycie.

Po tych słowach powitalnych Pan Wojewoda wygłosił krótką prelekcję o roli i zadaniach Pomorskiej Rady Gospodarczej, której treść podajemy osobno.

Kończąc swoje przemówienie, p. wojewoda Raczkiewicz wniósł o uznanie obrad za pierwsze plenarne zebranie Pomorskiej Rady Gospodarczej.

Wniosek P. Wojewody przyjęto przez aklamację.

Następnie Pan Wojewoda zaprosił do stołu prezydialnego pp. starostę krajowego W. Łackiego, prezesa Izby Rolniczej J. Donimirskiego, prezesa Izby Przemysłowo - Handlowej S. Tora, prezesa Izby Rzemieślniczej A. Szulca, prezesa Związku powiatów pomorskich sen. Dr K. Siudowskiego, prezesa Kola miast pomorskich prez. J. Włodka, przewodniczącego Komitetu Organizacyjnego Pomorskiej Rady Gospodarczej Dr J. Kulikowskiego oraz — jako sekretarza zebrania — radcę M. Pawlikowskiego.

Po ukonstytuowaniu się Prezydium, na wniosek pana Wojewody Raczkiewicza uchwalono wysłanie następującej treści depeesz:

*Pan Prezydent Rzeczypospolitej
Profesor Ignacy Mościcki*

Warszawa — Zamek Królewski

Zgromadzeni na pierwszym konstytucyjnym zebraniu Pomorskiej Rady Gospodarczej przedstawiciele władz państwowych, samorządu gospodarczego i terytorialnego, rolnictwa, przemysłu, handlu i rzemiosła oraz organizacji społeczno-gospodarczych składają Ci Panie Prezydencie wyrazy czci i hołdu i służą zgodnie zjednoczyć wszystkie swe siły w wyteżonej pracy nad rozkwitem odwiecznie polskiej ziemi pomorskiej dla dobra Narodu i Państwa.

Pan Marszałek Edward Smigły-Rydz

Warszawa

Pierwsze konstytucyjne zebranie Pomorskiej Rady Gospodarczej składa Ci, Wodzu Naczelnym, wyrazy najgłębszej czci i całkowitego oddania i melduje Ci, że Ziemia Pomorska, zawsze gotowa na Twoje rozkazy, poświęci wszystkie swe siły w pracy dla Państwa i Armii Narodowej.

*Pan Prezes Rady Ministrów
Dr Felicjan Sławoj-Składkowski*

Warszawa

Pierwsze konstytucyjne zebranie Pomorskiej Rady Gospodarczej składa Panu, Panie Premierze, wyrazy najgłębszej czci i zapewnienia wyteżonej zgodnej pracy dla dobra Narodu i Państwa.

Przechodząc do porządku dziennego Pan Wojewoda oddał głos Dr J. Kulikowskiemu, przewodniczącemu Komitetu Organizacyjnego Pomorskiej Rady Gospodarczej. Dr J. Kulikowski wygłosił referat ogólny p. t. „Rozwój Gospodarczy Wielkiego Pomorza”. (wszystkie referaty publikujemy oddzielnie).

Następnie wygłoszono referaty szczegółowe i to:

1) dyr. inż. Wład. Namysłowski p. t. „Najbliższe zagadnienia dróg kołowych na Pomorzu”;

2) dyr. inż. St. Zawadzkiego p. t. „Zagadnienia komunikacji wodnej śródlądowej”;

3) prez. A. Jankowskiego p. t. „Zagadnienia zdrojowisk, kąpielisk morskich, klimatyki oraz turystyki na terenie Wielkiego Pomorza”;

4) dyr. inż. A. Hoffmana p. t. „Program elektryfikacji Pomorza”.

Po wygłoszeniu wymienionych referatów, p. Wojewoda oświadczył, iż dyskusja nad nimi nastąpi po przerwie, w czasie której osoby pragnące zabrać głos winny zgłosić się, przy czym dyskusja ograniczy się do referatów szczegółowych, gdyż referat ogólny opracowany na podstawie materiałów dostarczonych przez samorządy gospodarcze i terytorialne i uzgodniony z tymi samorządami, stanowi tylko zobrazowanie sytuacji gospodarczej Pomorza, a przeto nie może być przedmiotem dyskusji.

Przed zarządzeniem przerwy Pan Wojewoda oznajmił zebranym, iż P. Wicepremier inż. E. Kwiatkowski wyraził życzenie zabrania głosu. Wchodzącemu Wicepremierowi na mównicę zebrani wstając, urządzili serdeczną owację.

W podniesionym nastroju, pan wicepremier Kwiatkowski wygłosił przemówienie, które drukujemy na dalszych stronach.

Po przemówieniu P. Wicepremiera Pan Wojewoda wyraził Panu Wicepremierowi serdeczne podziękowanie, iż zechciał poświęcić Radzie Gospodarczej swój cenny czas.

Następnie zarządzono przerwę do godz. 15-tej.

O g. 15, wznawiając obrady i otwierając dyskusję nad szczegółowymi referatami, Pan Wojewoda stwierdził, że do głosu zostali zapisani: Inż. W. Grott z Rady interesentów portu w Gdańsku, prez. W. Grobelny, poseł T. Jabłoński, inż. A. Dziedziul i p. Dzieciołowski.

Inż. W. Grott wyraził pogląd, iż Pomorska Rada Gospodarcza, jako centralna komórka studiów regionalnych Pomorza, nie może pominąć zagadnienia Gdańska, zarówno z powodu jego położenia u ujścia Wisły jak i jego powiązania geograficznego, gospodarczego i politycznego z Polską. Zdaniem mówcy stan prawny Gdańska powinien być rozwiązany w sposób najbardziej odpowiadający polskiemu interesom na wybrzeżu Bałtyku. Obecny stan prawny jest bowiem niezadawalający. Niezależnie jednak od tego musi nastąpić zacieśnienie węzłów gospodarczych łączących Gdańsk z Polską — zarówno w drodze ekspansji placówek polskich w Gdańsku, jak i w drodze penetracji firm polskich do Gdańska. Przed Pomorską Radą Gospodarczą stoi zadanie wzmocnienia naszych wpływów w Gdańsku. Na zakończenie mówca oświadczył, że jeżeli mają zajść jakieś zmiany w stosunkach polsko - gdańskich, to tylko w sensie rozszerzenia naszych uprawnień w Gdańsku i naszego gospodarczego stanu posiadania (oklaski).

Prez. Grobelny imieniem Pomorskiego Związku Rzemieślników Chrześcijań przyłączył się do wszystkich też i dezyderatów zgłoszonych w referatach szczegółowych i wyraził życzenie, aby te dezyderaty zostały zrealizowane w tempie jaknajszyszym.

Pos. Jabłoński wskazał na wielką wagę zagadnienia regulacji Wisły zarówno pod kątem widzenia komunikacji wodnej, jak — rozładowania bezrobocia i ochrony gruntów uprawnych przed zalewem oraz wy-

raził pogląd, że dobra wola, praca i ofiarność społeczeństwa potrafi pokonać trudności pracy gospodarczej.

Inż. A. Dziedziul poruszył sprawę autostrady, łączącej port gdyński z zapleczem oraz sprawę budowy 2-go toru polsko - francuskiej linii kolejowej, jako sprawy które powinny wejść do programu najbliższych prac Rady Gospodarczej.

P. Dzieciołowski prosił Prezydium zebrania o przyjęcie zgłoszonego przezeń memoriału dla przeprowadzenia jego też przez odpowiednie sekcje Rady Gospodarczej.

P. Wojewoda, stwierdzając wyczerpanie listy mówców oraz stwierdzając, że nikt z pp. referentów nie pragnie zabrać głosu w odpowiedzi, ogłosił dyskusję za ukończoną i zreasumował jej wyniki: 1) sprawa powiązania gospodarczego Pomorza z Gdańskiem będzie bezwątpienia przyswieceła dalszym pracom Rady Gospodarczej; 2) sprawa regulacji rzeki Wisły została objęta nie tylko pomorskim planem gospodarczym, ale i planem ogólnopomorskim; 3) ze spraw poruszonych przez inż. Dziedziulę — sprawa autostrady, jako zagadnienie z zakresu dróg kołowych, już jest na warsztacie prac Rady Gospodarczej, natomiast sprawa 2-go toru linii kolejowej nie była dotąd badana z uwagi, że Rada do spraw komunikacji kolejowej jeszcze nie przystąpiła; wreszcie — 4) memoriał p. Dzieciołowskiego zostanie przekazany Komitetowi wykonawczemu Rady Gospodarczej do rozpracowania.

W głosowaniu wszystkie wnioski referatów szczegółowych zostały przyjęte przez aklamację.

Przechodząc do sprawy regulaminu Pom. Rady Gospodarczej P. Wojewoda, stwierdzając, że projekt regulaminu został wszystkim zebraniem rozesłany, zapytał, czy zebrani życzą sobie odczytania projektu. Wobec negatywnej odpowiedzi P. Wojewoda otworzył dyskusję nad projektem. Ponieważ w dyskusji nikt głosu nie zabrał P. Wojewoda oddał projekt pod głosowanie. Projekt został jednomyślnie przyjęty w brzmieniu tekstu, jaki podajemy na dalszych stronach.

Wobec uchwalenia regulaminu przystąpiono do wyboru organów Pomorskiej Rady Gospodarczej. W sprawie tej P. Wojewoda oświadczył, że zarówno przez komitet organizacyjny, jak i przez przedstawicieli samorządu terytorialnego i gospodarczego został upoważniony do zaproponowania zebraniu następujących kandydatur: sen. Jana Ślaskiego, na prezesa Pomorskiej Rady Gospodarczej, dyr. inż. Władysława Namysłowskiego — na wiceprezesa i dr Józefa Kulikowskiego — na sekretarza generalnego.

Wyboru powyższych kandydatów dokonano przez aklamację. W wyniku wyborów, w skład Komitetu Wykonawczego Rady weszli:

jako przedstawiciele samorządu krajowego pp. star. Wincenty Łacki i sen. Jerzy Siemiątkowski; przedstawiciele Związków powiatów pomorskich — pp. Dr Konrad Siudowski i star. Wilezek; jako przedstawiciele Koła Miast Pomorskich — pp. Prez. Józef Włodek i prez. Leon Barciszewski; jako przedstawiciele Pomorskiej Izby Rolniczej pp. prezes Jan Donimirski i dyr. Józef Buczek; jako przedstawiciele Izby Przemysłowo - Handlowej pp. prezes Stanisław Tor i dyr. Józef Kawczyński; jako przedstawiciele Izby Rzemieślniczej — pp. pr. Artur Szulc i dyr. Alojzy Frankowski; jako przedstawiciel Pomorskiego Tow. Rolniczego — p. prezes Leon Czarliński; jako przedstawiciel Związku Tow.

Kupieckich — p. prezes Tadeusz Marchlewski; jako przedstawiciel Związku Pomorsk. Rzemieśln. Chrześc. — p. prez. Władysław Grobelny; jako przedstawiciel m. Gdyni i portu gdyńskiego — pp. Kom. Rządu mgr. Franciszek Sokół i dyr. Napoleon Korzon i jako przedstawiciel spółdzielczości — p. dyr. Stefan Preibisz.

Poza tym zgodnie z propozycją P. Wojewody przyjęto do wiadomości, że w skład Komitetu Wykonawczego wejdą z urzędu przewodniczący Sekcyj powołanych przez Komitet.

Następnie P. Wojewoda oznajmił, że do Komitetu Organizacyjnego wpłynął wniosek o uchwalenie przez Radę następującej rezolucji:

„Zważywszy, że ogólnopomorska wystawa w Bydgoszczy w roku 1941 ma wykazać, że Ziemia Pomorska odwiecznie polska, sprzegła się z Macierzą nierozdzielnie, i że tylko nieskrępowany niezem dostęp do Morza gwarantuje Państwu Polskiemu jego byt niezależny;

że ma ona zobrazować stopień przygotowania przemysłu, rzemiosła, rolnictwa i handlu pomorskiego do potrzeb, jakie w związku z rozbudową naszych portów gdyńskiego i gdańskiego się ujawniają;

że ma być sprawdzianem dorobku w dziedzinie kulturalnej i naukowej oraz wysiłków w usprawnieniu administracji państwa, samorządu terytorialnego i gospodarczego;

że wreszcie ma być instrumentem propagandowym szybkiego rozwiązania dziś tak bardzo aktualnych szlaków komunikacyjnych wodnych, które łącząc nie tylko polskie, ale i dalsze zaplecza z Bałtykiem, mają przyczynić się do rozwoju naszej żeglugi śródlądowej.

Pomorska Rada Gospodarcza wzywa Komitet Wykonawczy, aby uwzględnił w swoim programie prac na najbliższą przyszłość Wystawę Ogólnopomorską oraz zwraca się z apelem do sfer gospodarczych oraz przedstawicieli społeczeństwa pomorskiego aby pospieszyli z pomocą temu przedsięwzięciu”

Rezolucję przyjęto jednogłośnie.

Na zakończenie Pan Wojewoda, stwierdzając wyczerpanie porządku dziennego, złożył, jako Przewodniczący i inicjator zebrania, gorące podziękowanie wszystkim obecnym za udział w zebraniu, a w szczególności — Przedstawicielom Władz Centralnych, wszystkim gościom i wszystkim członkom Rady Gospodarczej. Również zwrócił się P. Wojewoda z serdecznym podziękowaniem do Komitetu Organizacyjnego i pp. referentów za poważne i rzetelne trudy związane z przygotowaniem do zebrania i za opracowanie ciekawych i źródłowych referatów. Zamykając obrady P. Wojewoda wyraził głębokie przekonanie, że pragnienie ożywienia życia gospodarczego będzie przez wszystkich obecnych stale i konsekwentnie realizowane dla dobra Ziemi Pomorskiej i siły gospodarczej Polski — i w tym przekonaniu życzył Pomorskiej Radzie Gospodarczej dalszej — wytrwale, owocnej i pomyślnej pracy.

Na tym obrady zakończono.

**Składajcie wkłady
oszczędnościowe**

**w Komunalnej
Kasie Oszczędności
MIASTA GRUDZIĄDZA**

**K. K. O. przyczynia się najskuteczniej do ożywienia miejscowego
życia gospodarczego**

Inż. Eugeniusz Kwiatkowski

Nikt nie zdoła pomniejszyć roli Polski nad Bałtykiem

Jest niezmiernie wielkim dorobkiem Polski współczesnej ta budząca się coraz szerzej świadomość, że Polskę możemy i musimy dźwigać wwyż i bronić przez wysiłek zbiorowy, przez harmonizowanie pracy zarówno czynników rządowych, jak i społeczeństwa polskiego.

Przez najznakomitsze zinwentaryzowanie braków, niedomagań, postulatów — nie można rozwiązać ani jednego dużego czy małego zadania, jeżeli obok rejestru żądań i idei nie staną ludzie zorganizowani, świadomi celu i przepełnieni wolą pracy. Z tego punktu widzenia dzisiejsza inauguracja prac Pomorskiej Rady Gospodarczej zasługuje na szczególną uwagę, a ma dla siebie zapewnioną z góry pełną żywotność wszystkich czynników rządowych i najlepsze życzenia całej Polski.

Przez Pomorze prowadzi droga do Bałtyku To szczególne znaczenie inicjatywy lokalnie pomorskiej ma swoje głębokie uzasadnienie merytoryczne i psychiczne. Przede wszystkim więc — w okresie 20-lecia w odrodzonej niepodległej Polsce żadna bodaj idea, żadna racja stanu, żaden fakt nie ustalił się tak mocno w duszy i umyśle wszystkich Polaków bez różnicy zapatrywań politycznych, bez różnicy przynależności do warstw społecznych czy dzielnic Państwa, jak ten, że przez Pomorze polskie przebiega główny nerw życia, nerw samodzielności politycznej i gospodarczej Polski. Rozumie to każdy inteligent polski, rozumie robotnicarz i chłop polski, dziś już nie tylko w najodleglejszym zakątku Polski, ale i w najodleglejszym miejscu świata. Można by stwierdzić, że ustalił się nowy sprawdzian polskości: jest nim odczucie i zrozumienie, że bez swobodnego, prawdziwie wolnego dostępu Polski do morza, przez własny, etnograficznie polski, od wieków polski, teren Pomorza, nie ma podstawowych warunków ku temu, by dla kilkudziesięciu milionów ludzi w centrum Europy zapewnić możliwość rozwoju, postępu cywilizacji, swobodnej pracy gospodarczej i wolności politycznej. (Oklaski).

Ta świadomość wielkiej życiowej prawdy polskiej, to instynktowne odczucie „polskiej racji stanu“, które ustaliło się pod każdą strzechą chłopską, w każdym sercu polskim — sprawiło ten nowy cud świata, ten nowy cud nad Wisłą, iż wobec najbliższej myśli o zagrożeniu tego fundamentalnego prawa do życia naszej Polski — cały zjednoczony naród powstaje solidarnie do walki, gotów do najeźszych ofiar, do największych wysiłków, do najtrwalszego oporu, do najszybszego ryzyka, byle obronić i zachować to dobro najwyższe, które warunkuje, iż Polska ma i mieć będzie dziś i w przyszłości własne oblicze, własną postawę, własny dorobek wśród cywilizowanych i wolnych ludów Europy (oklaski).

*) Przemówienie wygłoszone w dniu 3. VI. rb. w Toruniu na Plenum Pomorskiej Rady Gospodarczej.

Może kiedyś — oddajmy się temu złudzeniu — zapanaże wysoka kultura polityczna w stosunkach międzynarodowych. Może kiedyś kierownicy wielkich narodów i wielkich państw, w dojrzałości etycznej i kulturalnej, poczną dbać o to, by nie atakować fundamentów egzystencji i kardynalnych praw innych narodów i innych państw, zwłaszcza wówczas, gdy niszczenie cudzych praw nie posiada identycznego znaczenia dla ich własnej organizacji państwowej i ich egoizmu narodowego. Dziś żyjemy jeszcze w wielkiej odległości od takiej idealnej epoki kultury politycznej i dlatego musimy sami — z najwyższą determinacją — bronić praw, które w formie nienaruszonej musimy przekazać następnym pokoleniom Polski.

To pierwszy polityczny powód, dla którego przejaw koordynacji pracy gospodarczej na terenie województwa pomorskiego posiada szczególne znaczenie, a chwila obecna odbija się echem w całej Polsce od morza aż po Karpaty.

Błogosławiona wojna celna Ale również i z ekonomicznego punktu widzenia praca Panów posiadać będzie szczególne znaczenie i to w podwójnym sensie. Po pierwsze — zadaniem naszej bieżącej polityki gospodarczej jest to, by istniejące trudności wywołane u nas i w wielu innych krajach, bez jakiegokolwiek winy z naszej strony, wewnętrzne trudności ekonomiczne, wynikające ze źródeł zewnętrzno-politycznych — przekształcić stopniowo w elementy trwałego powodzenia.

Zapewniam Panów, że to nie paradoks. Wojna celna z r. 1924 przyniosła nam chwilowo bardzo duże trudności. Wywołała objawy kryzysu w ciągu roku 1925 i 1926. Ale z perspektywy kilkunastu lat aktywa tego kryzysu przewyższyły wielokrotnie jego pasywa (rozwój Gdyni, rozwój wielu przemysłów: mięsnego, elektrotechnicznego, metalowego, maszynowego etc., rozwój samodzielnych stosunków handlowych ze Szwecją, Anglią, Belgią, Danią, Norwegią, Holandią, St. Zjedn., etc.) — to wszystko pobudzone i przyspieszone zostało przez tę — dziś można powiedzieć — błogosławioną wojnę celną. (Oklaski).

To powodzenie w wysiłku przewartościowania objawów ujemnych na dodatnie, pozytywne — jest uzasadnione dziś w pierwszej linii od podstawy psychicznej społeczeństwa.

Najnowszy wynalazek wojenny, nie gorszy od bombowców, gazów trujących, łodzi podwodnych, podkopów — to „wojna bez walki“.

Kto chce wojny z nami — niech spróbuje Słowa mężów stanu mają w tym systemie wytrącić elementy pracy i dobrobyt z rąk milionów ludzi. W tej walce zwycięży ten, kto pierwszy zmontuje silną wartość na zewnątrz, a wewnątrz swego gospodarstwa odda się nor-

malnej, codziennej pracy, opartej na metodach spokoju i wiary w zachowanie spokoju. (Oklaski). W walce tej zwycięży ten naród, który dla siebie ustali następującą zasadę w stosunku do siewców zamętu: nie obchodzą nas wasze mowy, czy wasze deklaracje. Chcecie pokoju, będziecie go mieli z naszej strony, niezależnie od wszelkich, wciąż deptanych przez was, własnych światopoglądów, nie zamierzamy bowiem naruszać czyjegokolwiek interesu, ani też istniejącego stanu rzeczy. Chcecie wojny, to spróbujcie jej. (Huczne oklaski).

Dzień i miejsce jej zaczęcia są inicjatorem wojny zawsze wiadome, ale nie znaczenia, ani miejsca, gdzie ją ukończycie. (Huragan oklasków).

Więc Pomorze daje dziś hasło zgodne całkowicie z hasłem Rządu. „Pracujemy normalnie, budujemy, produkujemy, zarabiamy, oszczędzamy, zatrudniamy, żyjemy z olówkiem w ręku” — to Pomorze wskazuje całej Polsce drogę najzupełniej właściwą.

Po wtóre — inicjatywa waszej pracy na terenie województwa pomorskiego jest dlatego szczególnie cenna, gdyż właśnie Pomorze bardziej niż jakakolwiek inna dzielnica Polski jest u samego początku swego wielkiego i nowego zadania gospodarczego, którego realizacji sama logika wypadków pocnie się domagać.

Wyniki państwowej polityki inwestycyjnej

W terenach regionalnych niejednokrotnie spotykałem się z pewnym żalem, że ich postulaty w zakresie nakładów państwowych ogólnogospodarczych nie są w dostatecznej mierze uwzględniane (Wilno, Polesie, Małopolska Wschodnia, Pomorze). Te żale, jak mogłem to stwierdzić pełniąc funkcje członka Rządu sumarycznie przeszło 8 lat, miały w okresach ogólnego zastoju i kryzysu, rosły zaś w chwilach większego wysiłku państwowego. Mogły być stosowane w państwowej polityce inwestycyjnej dwie metody:

a) gwałtownego regulowania zarejestrowanych postulatów — w okresie koniunktury, w okresie nadwyżek finansowych, bez oglądania się na skutki takiej polityki. Tak było w r. 1928 i 1929. Ta metoda wiązała się też ze zjawiskiem rozpraszania szczupłych sił na cały obszar Państwa. Wydała też ona w Polsce gorsze rezultaty niż gdziekolwiek. W kryzysach traciliśmy więcej niż zyskiwaliśmy na trwale w okresach powodzenia.

b) metoda systematycznego i planowego rozwiązania pewnych określonych problemów — przy koncentracji wysiłku finansowego Państwa. Cokolwiek i tej metodzie można zarzucić, szczególnie z punktu widzenia interesów regionalnych, to jedno jest pewne, że w wypadku pierwszym:

1) nie powstały dzieła trwałe,

2) mnożył się bezprogramowo szkodliwy gospodarczy etatyzm, bo zawsze z bezplanowo dzielonych pieniędzy potrafił on coś uszczknąć.

W wypadku drugim powstały dzieła, i to nie tylko gospodarcze, dzieła wielkie, trwałe, umacniające potęgę Państwa i samopoczucie narodu polskiego, a często ponadto podnoszące ogólny dobrobyt warstw pracujących, rentowność w gospodarstwie i rozwój inicjatywy prywatnej.

Tak powstało największe dzieło odrodzonej Polski — armia narodowa.

Dwadzieścia lat wysiłku, około 18 miliardów złotych pieniędzy, poświęconych na ten cel w tym okresie — to nasz kapitał zakładowy prawa do niepodległości, prawa do pracy gospodarczej, prawa do spokoju wewnętrznego w chwilach napięcia politycznego, spokoju podziwianego przez obcych.

Przez koncentrację wysiłku odbudowane zostały bez obcej finansowej pomocy olbrzymie zniszczenia wojenne, ugruntowana została oświata i szkolnictwo, zbudowany został aparat administracyjny napewno nie gorszy niż w Europie zachodniej. Tak powstała Gdynia, tak powstała magistrała kolejowa Śląsk — Bałtyk, tak zmienia się w oczach naszych Warszawa na wielką i nowoczesną stolicę. Przez koncentrację wysiłku w okresie niezmiernie krótkim rzucone zostały potężne podwaliny pod elektryfikację kraju od Podkarpacia przez Rożnów i Mościce, przez Lublin i Radom aż ku Warszawie, zainicjowana została gazyfikacja kraju, wyzyskanie sił wodnych, tak powstaje C. O. P., w którym inicjatywa państwowa i prywatna znalazły szeroką platformę do kolaboracji, z wielką korzyścią dla całokształtu gospodarki narodowej, w którym powstawać mają nowe ośrodki produkcji bez tendencji przenoszenia już istniejących. (Oklaski).

Ten koncentryczny atak Polski, prowadzony dotychczas prawie wyłącznie własnym wysiłkiem, już wydał duże i widoczne rezultaty, ale nie doprowadził nas jeszcze do zamierzonego celu.

Tym celem jest głęboka przebudowa struktury ludnościowej w Polsce, tym celem jest odciążenie wsi od nadmiaru ludności oraz stworzenie tak pojemnego rynku zbytu dla płodów rolnych, byśmy nie byli skazani na ustawiczne kryzysy rolnicze i na redukcję konsumpcji na wsi. Tym celem jest wszechstronne uprzemysłowienie kraju, tak by surowce polskie, przetworzone polską pracą, dawały egzystencję trwałą milionom ludzi, a Polsce chwałę z jej wytworów i jej ekspansji gospodarczej.

Tym celem jest rozbudowa własnego polskiego handlu i polskiego rzemiosła w takiej formie działania, by Polak wiedział, że jest gospodarzem we własnym kraju, że wszystkie pola pracy są jego nienaruszalnym prawem. (Żywe oklaski).

Tym celem jest potężna rozbudowa sieci instytucji kredytowych i finansowych, działających zgodnie z interesem Państwa polskiego i tak usytuowanych, by mogły odpowiedzieć potrzebom rozrastającego się gospodarstwa narodowego.

Tym celem jest dalsze spotęgowanie nakładów ogólnogospodarczych, a więc w zakresie komunikacji, regulacji sieci dróg wodnych, gazyfikacji, elektryfikacji, melioracji, racjonalizacji w obrocie artykułami rolnymi itp., tak, aby w dostatecznie uzbrojonym terenie praca jednostki gospodarczej odbywała się w warunkach tak samo pomyślnych jak w krajach o wysokiej kulturze gospodarczej.

Nasz „Lebensraum“

Tym celem wreszcie jest powiązanie wszystkich wymienionych zadań w taką organiczną i zspoloną całość, by one same przez się jeszcze wydatniej spotęgowały zdolności obronne Rzeczypospolitej. Nie ludźmy się. Osiągnięcie tych celów nie jest łatwe, nie jest szybkie, a nie może być wolne od dużych ofiar i dużych

pracy pokoleń. Ale właśnie okres ostatni wykazał, że wielki program jest naszą życiową koniecznością. Mamy wielkie zagęszczenie ludzkie w naszym kraju, ale ludzie ci — nie wstydzimy się tej szczytnej prawdy — są bardziej pracowici niż inni, bardziej oszczędni, bardziej wytrwali, bardziej patriotyczni, i muszą mieć prawo do życia i do rozwoju. (Żywe oklaski).

Nikt nie mógłby się pogodzić w świecie z taką doktryną, że jedne narody muszą uzyskać wciąż nowy, tak modny dziś „Lebensraum“, a inne, nie mniej pracowite i szybko wzrastające w cyfrę, mają być dla pierwszych pożywką.

„Lebensraum“ jest dla nas być może większą i dotkliwiej odczuwaną potrzebą, niż dla innych narodów (huczne oklaski). Tej przesłance życiowej nie chcemy jednak szukać w formie łupu u innych narodów. Tworzymy je sami, budując Polskę w zwyż. Każdy nowy warsztat pracy polskiej, każda nowa inwestycja, każdy statek morski pod polską banderą — to nasz „Lebensraum“.

W tej walce o przyszłość życiową Polski widzę bardzo szerokie możliwości rozwojowe Pomorza. Ta dzielnica ma nie tylko zasadnicze wstępne warunki, niezbędne dla rozwoju gospodarczego, ale ponadto — zyskuje — przez swoje położenie geograficzne — warunki szczególne do odegrania wybitnej czołowej roli w rozbudowie produkcji eksportowej Polski. Jesteśmy świadkami obumierania wymiany gospodarczej na granicach lądowych w Europie. Równocześnie nasza granica morska wykazuje żywotność, której w stosunku do swej długości nie wykazuje żadna granica na świecie. Dążąc do uprzemysłowienia i zagospodarowania Polski, musimy utrzymywać coraz szersze stosunki handlowe ze światem. Musimy importować i eksportować.

Przełom w gospodarstwie Pomorza

Pomorze jest naturalnym gospodarzem na wybrzeżu polskiego Bałtyku. Pomorze zachowało te prastare morskie prawa dla narodu polskiego. Pomorze ma rozwiniętą sieć komunikacyjną i elektryfikacyjną. Pomorze ma już spore ośrodki

przemysłowe w Toruniu, w Bydgoszczy, w Gdyni, w Tezewie, w Grudziądzu, w Starogardzie. Pomorze ma żywy kontakt między wsią i miastem, ma wysoko postawione rolnictwo, ma też piękny i pociągający kraj-obraz.

Przez szereg lat przechodziło Pomorze proces ciężkiego kryzysu; nie był on nawet dostatecznie silnie w Polsce oceniany i rozumiany.

Ten kryzys i dziś jeszcze nie zakończył się. Ale już stwierdzamy, że na kilku odcinkach gospodarstwa pomorskiego nastąpił zasadniczy przełom. T. np. w stosunku do roku 1935 procentowy wzrost wartości sprzedaży wyrobów przemysłowych w roku 1937 wynosił: w przemyśle mineralnym w całej Polsce 45 procent, w wojew. pomorskim 67 proc., w przemyśle metalowym w całej Polsce 55 proc., na Pomorzu 98 proc., w przemyśle spożywczym w całej Polsce 65 proc., na Pomorzu 202 proc., w przemyśle skórzanym w całej Polsce 34 proc., na Pomorzu 60 proc. etc.

To jest jednak dopiero początek. Gdy zaś, panowie moi, mówicie dziś, że przede wszystkim liczyacie na własne siły, że nie chcecie, by dzieła renesansu gospodarczego tu, na Pomorzu, dokonał ktoś obcy, tylko sami to dzieło chcecie uruchomić, to macie szczególne warunki do osiągnięcia swego celu.

Żadne zakusy nie pomniejszą roli Pomorza

W czternastym wieku ekspansja handlowa Torunia dochodziła chwilami do bardzo poważnego międzynarodowego znaczenia. Obecnie, gdy zbliżamy się do daty tysiącletniego istnienia Polski chrześcijańskiej, Polski, której granice, jak stwierdzają stare kroniki, biegły wzdłuż długiego morza, — gdy patrząc wstecz widzimy, że żadne burze nie zdołały wytrzeć waszego imienia nad Bałtykiem, możemy spokojnie patrzeć w przyszłość, wiedząc, że żadne zakusy nie pomniejszą naszej roli w tej dzielnicy, strzegącej dostępu Polski do morza, a nasza praca, nasza zwartość i nasz spokój wydadzą nieprzemijające skutki dla Polski i dla jej najcenniejszej dzielnicy — Pomorza. W tym dziele niech Pomorska Rada Gospodarcza stanie się czynnikiem ważkim i twórczym.

CENTRALNA DROGERIA

J. Czepczyński

POZNAŃ — STARY RYNEK 8

Telef.: 33-24, 33-15, 32-38, 31-15, tel. zbiorowy 45-46

Oddział:

DROGERIA UNIVERSUM

ul. Franciszka Ratajczaka 38. Tel. 27-49

ROK ZAŁ. 1892

←
NAJTAŃSZE ŹRÓDŁO ZAKUPU DLA
HANDLU, PRZEMYSŁU I RZEMIOSŁA

Fabrykacja środków do zwalczania szkod-
ników w polach, lasach i ogrodach.

ARTYKUŁY BARTNICZE

Władysław Raczkiewicz

Rola i zadania Pomorskiej Rady Gospodarczej

O ducha ofenzywy gospodarczej

Wypadki ostatnich miesięcy przekonały nareszcie cały świat, że istnienie i rozwój Państwa Polskiego bez swobodnego dostępu do morza są nie do pomyślenia. Dla nas było to zawsze prawdą niezbitą — prawdą, o którą walczyliśmy słowem i czynem, którą przypieczętowaliśmy krwią.

Dziś — w obliczu nerwowego napięcia, które ogarnęło niemal świat cały, — naród polski stanął spokojny, zwarty i nieugięty na straży swego wiekowego nadmorskiego dziedzictwa. Oświadczenie sternika naszej polityki zagranicznej, że od Bałtyku odepchnąć się nie damy, przyjęte przez cały kraj i wszystkich Polaków na świecie z tak niebywałym entuzjazmem, dało raz jeszcze wobec narodów całego świata najwyświeższe świadectwo tej odwiecznej dla nas prawdy, że losy swoje — jako Naród i Państwo — związaliśmy z Morzem i Pomorzem nierozdzielalnymi więzami na wieczne czasy.

Ale związek ten, najbardziej naturalny, najbardziej organiczny jaki może istnieć — obok praw, które nam daje, nakłada na nas również doniosłe i rozległe obowiązki. Nikomu, zwłaszcza tu na Pomorzu, nie wolno się od nich uchylać a brak ich należytego zrozumienia byłby błędem niewybaczalnym. Na szczęście błędu tego nie czynimy. Zgodnie i pospołu gromadzimy zasoby tej ziemi w dziedzinie kulturalnej i społecznej — zgodnie i wspólnie pracujemy nad pomnożeniem jej bogactw materialnych i jej sił obronnych. Rzucone w Naród przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i przez Wodza Naczelnego hasło zjednoczenia, które tu na Pomorzu znalazło tak szeroki oddźwięk, powinno być naszym zawołaniem naczelnym i wciąż potęgować nasze wysiłki na odcinku pracy społeczno-gospodarczej.

W tym miejscu pozwolę sobie przypomnieć słowa Pana Wicepremiera wypowiedziane w dniu 15 lutego r.b. na Komisji Inwestycyjnej Sejmu: „w ciągu kilku lat odbyliśmy wielką drogę myślową i psychikę naszą przebudowaliśmy z defenzywnej na ofenzywną”...

Mam niezłomną nadzieję, że ten duch ofenzywy gospodarczej panować będzie wśród nas nieprzerwanie, że na wszystkich, najdrobniejszych nawet odcinkach pracy maszerować będziemy zgodnie, wytrwale, owiani niezachwianą wiarą we własne siły.

Główne zadania

Powołując do życia Pomorską Radę Gospodarczą kierowałem się pragnieniem zadośćuczynienia naszym wspólnym obowiązkom na jednym z najważniejszych odcinków pracy, na odcinku ekonomicznym. Doniosłe stoją tu przed nami zadania. Zastanówmy się nad nimi uważnie.

Geopolityczna sytuacja naszego Województwa wymaga intensyfikacji i koordynacji pracy gospodarczej na naszym terenie. Musimy z jednej strony wzmoczyć wysiłki w kierunku powiększenia produkcji rolnej, przemysłowej i rzemieślniczej oraz rozbudować i usprawnić obrót handlowy, — z drugiej strony musimy uzgodnić ze sobą poszczególne działania, ujmując je

w ramy systematyki i planowości. Dlatego też zagadnieniem podstawowym, któremu służyć ma Rada jest nowe opracowanie dla Pomorza programu gospodarczego, scharmonizowanego z programem ogólnopaństwowym, obejmującego wszystkie dziedziny pracy na polu ekonomicznym, uporządkowanego według hierarchii potrzeb. Program pomorski powinien zawierać trafne rozwiązanie problemów gospodarczych, zapewniające Pomorzu trwały rozwój i wzrost dobrobytu społecznego.

Aby stworzenie takiego programu było możliwe, musimy się oprzeć na pewnych przesłankach, które nadadzą właściwy kierunek pracom Rady Gospodarczej. Przyjąć musimy jako założenie podstawowe, że życie gospodarcze Pomorza powinien cechować stały, nieprzerwany postęp. Równocześnie należy dokonać poważnych wysiłków w zakresie przebudowy struktury ekonomicznej regionu i nieustannego dostosowywania jej do zmienionych warunków w granicach naszego Państwa.

Dalej konieczne jest doprowadzenie do końca procesu scalenia Pomorza, polegającego nie tylko na zunifikowaniu ziem nowopozyskanych z dawnym obszarem gospodarczym Województwa, lecz na ścisłym powiązaniu ze sobą poszczególnych stref. Tu w pierwszym rzędzie podkreślić muszę różnorodność obszaru Wielkiego Pomorza. Różnorodność ta stawia przed Radą Gospodarczą wdzięczne zadanie opracowania planu ujednolicenia regionu w sensie podniesienia niektórych jego powiatów do należytego poziomu w zakresie zagospodarowania i inwestycji. Z drugiej strony — cechą charakterystyczną Pomorza jest istnienie szeregu większych ośrodków miejskich, mających piękne tradycje życia kulturalnego i gospodarczego. Obok tych ośrodków — mamy nowoczesną Gdynię, chlubę Pomorza i całej Polski — Gdynię, zbudowaną wysiłkiem całego narodu. Nie mamy natomiast centralnego ośrodka dyspozycyjnego, któryby koordynował zagadnienia gospodarcze. Stwarza to pewne trudności w zespoleniu pracy gospodarczej i powoduje nawet niekiedy stan krzyżujących się dążeń i interesów partykularnych. Istniejąca decentralizacja gospodarcza na Pomorzu powinna być jego walorem, ale pod warunkiem, że będą usunięte rozbieżności w ujmowaniu i realizowaniu zadań ekonomicznych całego terenu Województwa. Rolę takiego ośrodka koordynującego powinna właśnie spełnić Pomorska Rada Gospodarcza dając syntezę gospodarczą całego Pomorza, którego program musi być wspólnym, zgodnym łóżyskiem dla wszystkich, a nawet dla rozbieżnych prądów. Stały kontakt, który będzie istnieć pomiędzy Radą a władzami lokalnymi reprezentującymi kompetentne resorty zapewni wzajemną konsultację i trwałą skuteczną współpracę.

Wreszcie podstawowym założeniem jest jak najściślej powiązanie zaplecza pomorskiego z portami morskimi oraz w wy-

brzeżem i to nietylko powiązanie mechaniczne za pomocą dróg komunikacyjnych, kolejowych, wodnych śródlądowych i szosowych, co oczywiście należy do bardzo ważnych zagadnień, lecz również przystosowanie całego aparatu gospodarczego do potrzeb portów oraz do możliwości, jakie stwarza bliskie ich sąsiedztwo. W stosunku do przemysłu i handlu, a także do rolnictwa w zapleczu pomorskim muszą porty polskiego obszaru celnego odgrywać rolę twórczą i — odwrotnie. Całe Pomorze powinno jak najmocniej współdziałać w rozwoju portów, w uprzemysłowieniu Gdyni i całego wybrzeża morskiego oraz w tworzeniu handlu związanego z morzem.

Tak oto w ogólnych zarysach przedstawiam sobie podstawowe założenia, na których oprzeć się powinien program gospodarczy Pomorza, zakrojony na dalszą metę. Prócz tych zadań podstawowych przed Radą Gospodarczą rozwinię się szerokie pole dla twórczej pracy odcinkowej, że wspomnę tylko projektowaną na rok 1941 Ogólną - Pomorską Wystawę w Bydgoszczy, której szeroka realizacja powinna stać się ambicją Rady Gospodarczej.

Prace przygotowawcze

Myśl powołania do życia Pomorskiej Rady Gospodarczej kielkowała we mnie niemal od chwili, gdy objąłem administrację Pomorza. Dotąd jednak realizacji tej myśli, zgodnej zresztą z wyrażanymi w tej sprawie poglądami wybitnych przedstawicieli społeczeństwa, stał na przeszkodzie brak szerszych warunków racjonalnego gospodarowania. Dziś, gdyż już od roku mamy nowe, znakomicie powiększone granice województwa, gdy nadto samorządy terytorialne i gospodarcze zakończyły już swą reorganizację na zwiększonym obszarze — przed Pomorzem otworzyły się nowe widoki życia gospodarczego i nowe możliwości gospodarowania w szerokim stylu.

Powołując do życia Pomorską Radę Gospodarczą, pozwoliłem sobie przestawić — że tak się wyrażę — zwykle przyjęty przy organizacji większych ciał zbiorowych porządek rzeczy. Pragnieniem mojem było, aby pierwsze konstytucyjne zebranie Rady Gospodarczej stało się nie tylko zgromadzeniem organizacyjnym, lecz aby mogło zastanowić się nad szeregiem już dojrzałych do rozstrzygnięcia problemów, któreby zostały pierwsze, mu zebraniu przedłożone w formie konkretnie przepracowanych wniosków. Nadto wychodziłem i wychodzę z głębokiego przekonania, że ambicją regionalną Pomorza jest załatwienie szeregu problemów na poszczególnych odcinkach gospodarczych własnymi środkami — z tym, że Pomorze odwoływać się będzie do pomocy Rządu tylko w sprawach przerastających możliwości własne. Z tych przesłanek wychodząc zwołałem do Torunia w dniu 10 stycznia r.b. konferencję przygotowawczą.

Wzięli w niej udział przedstawiciele wszystkich gałęzi życia gospodarczego na Pomorzu oraz współpracujących z nimi instytucji. Konferencja, której przewodniczyłem, powołała do życia Komitet Organizacyjny. Komitetowi temu powierzono przeprowadzenie dalszych przygotowań do zwołania pierwszego konstytucyjnego zebrania Rady. Przewodniczącym Komitetu wybrano Dr Józefa Kulikowskiego z Gdyni — zaś do składu Komitetu weszli przedstawiciele Pomorskiego

Starostwa Krajowego, samorządów gospodarczych oraz związku powiatów i kół miast pomorskich.

Komitet Organizacyjny odbył szereg posiedzeń, na których obok opracowania technicznych szczegółów mającego się odbyć zebrania konstytucyjnego Rady, przygotował również w myśl udzielonych mu na konferencji w dniu 10 stycznia dyrektyw materiał na dzisiejsze zebranie w postaci referatu ogólnego o całokształcie sytuacji gospodarczej Pomorza łącznie z zarysem najpilniejszych potrzeb inwestycyjnych. Ponadto w trzech osobnych sekcjach sformułowane zostały wnioski w sprawach elektryfikacyjnych, turystycznych i komunikacyjnych; sprawy te uznaliśmy bowiem za najbardziej dojrzałe do gruntownego w krótkim okresie czasu opracowania.

Struktura P. R. G.

Na zakończenie dorzucę jeszcze parę uwag na temat struktury Pomorskiej Rady Gospodarczej — tak, jak sobie ją wyobrażam. Instytucja ta powinna zachować w całej pełni swój charakter społeczny oraz być w sprawach gospodarczych czynnikiem opiniotwórczym. Będąc wyrazicielką dążeń i aspiracji naszej ziemi we wszystkich dziedzinach działalności ekonomicznej, stać się musi ośrodkiem światłej myśli gospodarczej, który prowadząc studia nad podstawowymi problemami pomorskimi, byłby zdolny do wydawania mierzalnych ocen i opinii we wszystkich ważniejszych zagadnieniach gospodarczych Pomorza. Do kompetencji Rady będzie należeć: formułowanie wniosków i postulatów pod adresem władz oraz wywieranie wpływu na wszystkie reprezentowane w niej ośrodki gospodarcze celem nadania im działalności skoordynowanego kierunku. Rada w żadnym razie nie może być jakąś nadbudówką istniejących już instytucji gospodarczych, lecz organem samodzielnym, powołanym do spełniania własnych swoich zadań. Głównym zadaniem jej — jak już zaznaczyłem — ma być opracowanie pomorskiego programu gospodarczego na najbliższe lata, należycie scharmonizowanego z programem ogólnopolskim.

O jaknajszerszą platformę współpracy Zapraszając Panów na dzisiejsze zebranie, dołożyłem starań, aby żaden ośrodek pomorskiego życia gospodarczego nie został pominięty i aby wszystkie sfery i czynniki gospodarcze były tu dziś reprezentowane. O ile miało miejsce jakieś przeoczenie, to wyrażam przekonanie, że prawo szerokiej kooperacji, które będzie przysługiwało organom ukonstytuowanej Rady, a zwłaszcza jej podstawowym komórkom pracy — sekcjom — przeoczenie to wyrówna i uzupełni. Albowiem — wyrażając w tej chwili nie tylko myśl własną, ale, jak sądzę, wszystkich tu zebranych, mniemam, że Pomorska Rada Gospodarcza powinna stać się placówką, w której łonie każdy odcinek pomorskiego życia gospodarczego byłby reprezentowany, w której każdy pragnący wysiłkiem swym uczestniczyć w gospodarczym rozwoju regionu mógłby dojsć do głosu, — którą całe społeczeństwo Pomorza będzie uważało za swój własny, koordynujący rozproszone wysiłki organ pracy gospodarczej.

Kończąc tych kilka uwag wstępnych wnoszę, abyśmy wszyscy zgromadzeni tu dzisiaj uznali się za pierwsze plenarne zebranie Pomorskiej Rady Gospodarczej.

Dr Józef Kulikowski

Rozwój gospodarczy Wielkiego Pomorza

Prace Pomorskiej Rady Gospodarczej postanowiliśmy rozpocząć od szczegółowego przeglądu dorobku i stanu gospodarczego naszego województwa, aby na tej podstawie w następnych etapach prac zanalizować nasze potrzeby i możliwości oraz ustalić drogi dalszego rozwoju, ujęte w plan gospodarczy.

Samorząd terytorialny i gospodarczy opracował szczegółowe monografie, ilustrujące wszystkie odcinki gospodarki Pomorza, a moim zadaniem jest przedstawienie jej syntezy.

Muszę położyć duży nacisk na ten syntetyczny charakter ujęcia niniejszego referatu, który wskutek tego musi być ograniczony do wyprowadzenia przeciętnych i omówienia najbardziej typowych i charakterystycznych zjawisk gospodarczych naszego terenu.

Przed odzyskaniem niepodległości Za punkt wyjścia przy wykreślaniu linii rozwoju gospodarczego przyjmujemy sytuację Pomorza przed odzyskaniem niepodległości. W tym okresie ziemie, stanowiące obszar obecnego województwa, były bądź zaniedbanymi gospodarczo terenami przygranicznymi państwa zaborczego, jak okrag wrocławski, bądź były obiektem eksploatacji na rzecz Rzeszy niemieckiej. Pomorze pod zaborem pruskim miało za zadanie dostarczanie Rzeszy jak największej ilości artykułów żywnościowych w stanie surowym, a okręgi jak tucholski, północno-chojnicki, które ze względu na złą glebę lub klimat nie mogły spełniać tej roli, musiały dać taniego robotnika sezonowego gospodarstwu rolnym niemieckim. Na obszarach o dobrej glebie forsowano kolonizację niemiecką. Przemysł, z reguły tylko rolniczy lub obsługujący lokalne potrzeby rolnictwa, rozmieszczany był w ten sposób, aby mógł wspierać kolonizację niemiecką, dając jej bądź dodatkowy zarobek sezonowy, bądź pracę dla członków większych rodzin.

Postępująca kolonizacja wydierała z rąk polskich ziemie, przemysł prawie w całości był w rękach niemieckich, w handlu jedynie w grupie drobnych przedsiębiorstw udział Polaków był liczniejszy, natomiast z większych placówek handlowych zaledwie trzydzieści parę procent należało do Polaków, a udział w obrotach był jeszcze mniejszy. To wszystko działo się na terenie, gdzie nawet według statystyk niemieckich ludność polska miała liczebną przewagę.

Rozwój gospodarczy w latach powojennych W ciągu 19 lat pracy w niepodległej Polsce społeczeństwo nasze zrobiło wielki wysiłek, ujmując gospodarkę pomorską w polskie ręce i dostosowując ją do potrzeb własnego Państwa, polskiej racji stanu i Polaków, odwiecznych tej ziemi gospodarzy. Proces przestawienia gospodarczego i polonizacji poszczególnych odcinków gospodarki pomorskiej, oczywiście nie może być uważany za ukończony.

Najtrudniejsze zadanie ma rolnictwo: było ono nastawione na intensywną produkcję, prowadzoną w niekorzystnych naogół warunkach naturalnych gleby i klimatu, a ponadto jest obciążone większymi podatkami i świadczeniami socjalnymi. Intensywna gospodarka wymagała wysokich nakładów i opłacała się przy dużym protekcjonizmie agrarnym, równocześnie odczuwa ona kryzysy ekonomiczne znacznie silniej, niż gospodarka ekstensywna, o małych nakładach. To też przeżyty niedawno kryzys światowy bardzo silnie musiał dotknąć rolnictwo pomorskie, którego pokryzysowa odbudowa została ponadto utrudniona przez kolejne 2 lata nieurodzajów i klęsk żywiołowych. Jakkolwiek w roku 1938 możemy zanotować wzrost produkcji we wszystkich prawie gałęziach rolnictwa, ale nie jest to jeszcze, niestety, przy obecnych cenach równoznaczne z poprawą sytuacji warsztatów rolnych, wycieńczonych przez długotrwały kryzys i wspomniane lata klęskowe.

W produkcji rolniczej ostatniego okresu warto zanotować postępy w takich dziedzinach, jak hodowla trzody chlewnej, powstawanie na Pomorzu sadownictwa handlowego (od roku 1933 założono przeszło 2.000 sadów), poważny wzrost warzywnictwa; w przyspieszonym tempie prowadzone są prace nad racjonalizacją rybołówstwa słodkowodnego. W dziale leśnictwa przystąpiono do zalesienia nieużytków, a ponadto postępuje urządzenie lasów prywatnych; godnym zaznaczenia jest fakt, że w lasach wrocławskich tylko na terenie małego Pomorza objęto akcją urządzania gospodarstw leśnych 12% ogółu tej kategorii lasów na Pomorzu. Wszystkie te prace prowadziła Izba Rolnicza w oparciu o komórki organizacyjne Pomorskiego Towarzystwa Rolniczego.

Zarówno odbudowa rolnictwa, jak nastawienie się na inne działy produkcji i osiągnięte w tym postępy powodują powstawanie nowych potrzeb. W szczególności w zakresie potrzeb inwestycyjnych wymienić należy konieczność budowy szeregu magazynów zbożowych oraz dużego elewatora w rejonie Toruń — Wrocław, budowy przechowalni oraz przetwórni dla owoców, zakładania stawów rybnych, budowy nowych mleczarni i cały szereg pomniejszych inwestycji, związanych ze wzrostem produkcji hodowlanej.

Na terenie, gdzie przeszło połowa ludności zajmuje się rolnictwem, jego trudności zarówno strukturalne jak i koniunkturalne, spowodowane przez kryzys i nieurodzaje, muszą znaleźć swe odbicie również w innych dziedzinach gospodarczych, a zatem w sytuacji warsztatów produkcji przemysłowej i rzemieślniczej oraz handlu. Samo zaś rolnictwo nie znajduje dostatecznego podtrzymania w przemyśle, opartym na przerobie produkcji roślinnej, a więc w cukrownictwie i browarnictwie, a do ostatniej kampanii i w gorzelnictwie. Szczególnie dotkliwie odczuwa się zmniejszenie kon-

tyngentów dla cukrowni, co odbija się zarówno na produkcji roślinnej (zagadnienie płodozmianu), jak i na hodowli (pasza). Trudności notujemy również w przemyśle młynarskim.

Natomiast poważnie rozwija się przemysł, nastawiony na przerób produkcji zwierzęcej, jak mleczarstwo, wraz z nowym działem wytwórczości kazeiny (10% ilości pracujących w Polsce zakładów, 25% przetworu, 46% ogólnopolskiego eksportu masła). Największy zaś postęp wykazuje przetwórstwo mięsne. Przed wojną mieliśmy jedyną dużą bekoniarnię w Czarniewicach, obecnie mamy na Pomorzu 12 czynnych bekoniarni i kilkanaście innych zakładów przemysłu mięsnego, stale rozszerzających zarówno rozmiary, jak i program produkcji (w 1938 roku obrót bekoniarni wynosił ponad 60 mil. zł.)

W działach przemysłu, opartych na przerobie surowca drzewnego, nie mamy jednolitych linii rozwojowych. Przemysł tartaczany, poważnie rozbudowany przed wojną, wykazuje zmniejszenie zarówno produkcji, jak i ilości warsztatów, odczuwając nadto w przykry sposób konkurencję nawozbudowanych 2 dużych tartaków państwowych oraz trudności w nabyciu surowców. Przemysł i rzemiosło meblarskie, po okresie bardzo pomyślnego rozwoju powojennego, odczuły szczególnie silnie kryzys, obecnie jednak znajdują się w fazie szybkiego wzrostu produkcji. Nowa rola Pomorza w państwie polskim spowodowała powstanie warsztatów, wyrabiających dla celów eksportowych opakowania drzewne, beczki itd.

W innych gałęziach przemysłu pomorskiego możemy stwierdzić ogólnie wzrost zarówno rodzajów i ilości zakładów, jak i produkcji. Jeżeli w przemyśle metalowym widzimy bardzo duży spadek wytwórczości w dziale maszyn i narzędzi rolniczych, to jest on pokryty z wysokim nadmiarem przez wzrost innych działów tejże gałęzi, jak n. p. przemysłu odlewniczego (liczba zakładów podwojona w ostatnim 10-cioleciu) i zjawienie się zupełnie nowej produkcji, a mianowicie przemysłu rowerowego (w 1938 roku 8 przedsiębiorstw, obrót 7 milionów zł.) Dalej wymienić musimy rozwój szeregu gałęzi produkcji takich, jak przemysł chemiczny, który w $\frac{3}{4}$ stanowi polski dorobek (roczny obrót 76 milionów złotych), przemysł odzieżowy, przeważnie powstały po wojnie (obróć ca $6\frac{1}{2}$ milionów złotych rocznie), przemysł elektrotechniczny, przed wojną nie istniejący (obecny obrót 15 milionów złotych rocznie). Zanotujmy także duży postęp w przemyśle papierniczym, którego obrót w 1938 r. wynosił przeszło 35 milionów złotych. W końcu osobna wzmianka należy się przemysłowi połowów dalekomorskich i przetwórstwa rybnego na wybrzeżu, który wraz z szeregiem działów produkcji pomocniczej w całości jest dorobkiem polskim, a w latach ostatnich wykazuje obrót ponad 10 milionów złotych rocznie.

Na uwagę zasługuje, że tak znaczny postęp w wielu działach osiągnął przemysł pomorski w warunkach ogólnych niesprzyjających, na które składają się: duże oddalenie od miejsca zakupu opału (węgla) i niektórych podstawowych surowców (żelaza), niekorzystne położenie w stosunku do krajowych rynków zbytu (o czym przekonywa rzut oka na mapę), a więc związane z tym wyższe obciążenie kosztami transportu. Koszty produkcji na Pomorzu nieraz muszą być wyższe, w szczególności ze względu na większe świadcze-

nia publiczne (specjalne podatki i większe obciążenia społeczne). Jeżeli więc pomimo to zostały osiągnięte dobre rezultaty, przypisać je należy w dużej mierze sprawności organizacyjnej, poziomowi pracy i wytrwałości.

Podobne walory widzimy i w środowisku rzemiosła pomorskiego, które cechuje stałe dążenie do utrzymania wysokiego poziomu zawodowego i organizacyjnego. Pomimo całkowitej zależności od lokalnego rynku zbytu z jego przewagą słabego finansowo elementu rolniczego, widzimy jednak w ciągu ostatnich lat przyrost liczby warsztatów rzemieślniczych przy zachowaniu ich poziomu. Wyrazem tej dbałości o wysoki poziom rzemiosła jest też powołanie do życia Instytutu Przemysłowo-Rzemieślniczego w Toruniu.

Jednym z przejawów inicjatywy i ruchliwości produkcji pomorskiej jest zarówno liczny udział naszego przemysłu i rzemiosła w targach i wystawach ogólnopolskich, jak i organizowanie podobnych imprez na terenie własnym, że wspomnę tu o corocznych Targach Meblowych w Nowem oraz o organizowanej obecnie w Bydgoszczy wielkiej wystawie, która będzie przeglądem dorobku gospodarczego Pomorza.

Stosunki narodowościowe

Obok stwierdzonego postępu w rozwoju przemysłu i rzemiosła jako całości, podnieść należy bardzo ważny moment ewolucji tych działów gospodarki w kierunku ich spolszczenia. W wyniku wymienionej ewolucji mamy obecnie (według danych z 1938 r.) w przemyśle na 2.734 przedsiębiorstw 65% przedsiębiorstw polskich, 25% niemieckich, 10% żydowskich i innych. Jak znaczne są postępy w latach ostatnich, ilustruje nam przykład mleczarstwa spółdzielczego, które w 1933 roku należało w 67% do Niemców, a obecnie ma taki sam procent (67%) placówek polskich, co zresztą jeszcze nie jest dostatecznym odsetkiem. W rzemiosle z przeszło 26 tys. warsztatów Polacy mają prawie 80%, Niemcy nieco ponad 10%, Żydzi i inni niespełna 10%. Dla całości obrazu stwierdzimy, że w handlu, przed wojną opanowanym przez żywioł niepolSKI, mamy obecnie na terenie województwa co najmniej 75% placówek czysto polskich, 11% żydowskich, 8% niemieckich i około 5% mieszanych i różnych. Stosunek procentowy w obrębie t. zw. małego Pomorza przedstawia się jeszcze korzystniej dla polskiego stanu posiadania w handlu, gdyż placówki żydowskie stanowią tam nikły procent. Ale z całym naciskiem podkreślić należy raz jeszcze, że proces polonizacji życia gospodarczego nie może być uważany za ukończony, gdyż zarówno w poszczególnych okręgach jak i branżach lub grupach przedsiębiorstw w produkcji i handlu, stosunek procentowy elementu obcego jest zbyt wysoki w zestawieniu ze stosunkiem procentowym ludności tak wybitnie polskiego województwa, jak Pomorze. Przypomnijmy też, że żywioł gospodarczy niemiecki był stale wspierany z zewnątrz, bądź przez długoterminowe tanie kredyty, bądź przez spółdzielczą bankowość niemiecką, wówczas gdy element polski odczuwał zawsze brak dostatecznej pomocy kredytowej, co hamuje naturalny proces polonizacji.

Przechodząc do spraw handlu stwierdzam, że wykupując, jak wskazaliśmy, tak poważny procent placówek obcych, polski handel na Pomorzu dokonał dużego wysiłku. W akcji tej handel musiał zaangażo-

wać znaczną część środków obrotowych, tym silniej więc odczuł uderzenie kryzysu i obniżenie siły nabywczej głównego konsumenta-rolnika. Jeżeli pomimo to mamy w ciągu 10-lecia wzrost liczby placówek handlowych, a w okresie kryzysu widzimy tylko lekkie załamanie, to wytłumaczenie takiego zjawiska znajdujemy w rozwoju portu gdyńskiego, w którym handel wzrastał nieprzerwanie.

Lata ostatnie przyniosły wznowienie ekspansji handlu pomorskiego, która dziś już wyraźnie po za terenem ściśle wewnętrznym zarysowuje się w dwóch kierunkach: na Gdynię i handel zagraniczny oraz na okręg włocławski i kolonizację ziem wschodnich.

Pielegnowane i krzewione przez korporacje kupieckie dobre tradycje, zwartość organizacja i umiejętność pracy rokuja handlowi pomorskiemu dalszy rozwój, szczególnie potrzebny dla prawidłowej akcji zaopatrzenia obu naszych portów, większych ośrodków miejskich i zwiększenia wywozu produktów pomorskich.

Udział Pomorza w ogólnopolskim eksporcie Udział Pomorza w polskim eksporcie jest znaczny, przyczyną ogromną przewagę ma wywóz produktów rolnictwa i przemysłu rolnego (cukier, spirytus, mąka, masło, przetwory mięsne). W miarę poprawy cen na rynkach międzynarodowych eksport ten może stać się poważnym czynnikiem rentowności gospodarki Pomorza, mającego już z racji położenia geograficznego naturalne warunki dla rozwoju wywozu. Łączy się z tym zagadnienie techniczne dróg komunikacyjnych, rozpatrzone w odrębnych referatach.

Na odcinku gospodarki samorządu terytorialnego musimy podkreślić rolę samorządów powiatowych w pracach, prowadzonych wspólnie z Izłą Rolniczą nad podniesieniem poziomu rolnictwa i leśnictwa oraz duży wysiłek samorządu miejskiego w zakresie inwestycji i rozbudowy przedsiębiorstw użyteczności publicznej. Wbrew utartemu pogładowi należy stwierdzić, że miasta pomorskie mają jeszcze duże dalsze potrzeby inwestycyjne. Przykładowo wymienię, że na 53 miasta mamy kanalizację w 23, wodociągi w 26, rzeźnię w 40 miastach. Znaczne potrzeby mamy również w zakresie budownictwa mieszkaniowego oraz budowy szkół w miastach i powiatach.

Już z dokonanego przeglądu wynika, że jakkolwiek wiele zrobiliśmy na Pomorzu, to jednak duże pole pracy pozostaje przed nami.

O tempo w rozwoju gospodarczym Trudno jest w syntetycznym referacie przeprowadzać szczegółowe porównanie tempa rozwoju gospodarczego Pomorza z postępem innych rejonów Polski, natomiast jedno należy niewątpliwie wskazać, że dalsza praca gospodarcza na Pomorzu musi być prowadzona w tempie znacznie przyspieszonym. Przemawia za tym m. in. ta okoliczność, że zmiany gospodarcze lat ostatnich, a mianowicie zakończenie dużych inwestycji w Gdyni i budowy linii kolejowej Śląsk — Gdynia, pozostawiły na naszym terenie bez pracy znaczną liczbę ludzi, nieraz przybyłych z innych okręgów Polski. Zahamowanie wychodźstwa sezonowego zaostriżyło jeszcze bardziej zagadnienie bezrobocia. Intensyfikacja życia gospodarczego Pomorza musi więc zapewnić pracę zarówno bezrobotnym, jak i nowemu przyrostowi ludności.

Praca nasza nad podniesieniem gospodarczym Pomorza nie może być oczywiście dokonana wyłącznie własnymi siłami. Liczymy w niej na pomoc i współdziałanie czynników centralnych, które z natury rzeczy mają dominującą rolę przy rozwiązywaniu takich np. zagadnień, jak inwestycje ogólne, potrzebne w licznych dziedzinach naszego życia, jak pomoc w zakresie kredytu, którego brak odczuwamy na wszystkich odcinkach naszej gospodarki, jak rozwiązanie tak ważnego w naszych warunkach problemu potaniania transportu, rozwiązanie podstawowych zagadnień rolnictwa, budowa i organizacja szkół.

Niektóre z bieżących naszych zagadnień zostały już przepracowane i będą przedstawione w referatach szczegółowych na dzisiejszym zebraniu, inne mają być przedmiotem dalszych prac Rady Gospodarczej.

Linie dalszego rozwoju gospodarczego Na podstawie dokonanego przeglądu możemy w ogólnych zarysach wykreślić linie dalszego rozwoju gospodarczego Pomorza, prowadzące do podniesienia społecznej rentowności gospodarki pomorskiej.

W pierwszym rzędzie potrzebne jest dalsze nastawianie rolnictwa na bardziej rentowną i zróżnicowaną produkcję, dostosowaną do obecnych potrzeb i do nowych rynków zbytu, a więc w szczególności do potrzeb Gdyni, wybrzeża i eksportu.

W tym zakresie na czoło zagadnień wysuwa się rozwinięcie produkcji hodowlanej, z czym wiąże się zagadnienie pasz, a więc i poprawa łąk. W niektórych rejonach musi nastąpić zwiększenie produkcji roślin oleistych i włóknistych. Nastawienie na produkcję ziemniaków wysoko kwalifikowanych, w szczególności dla celów eksportowych i zaopatrzenia centralnych województw, zwiększenie przetwórstwa ziemniaczanego, regionalna produkcja owoców i warzyw, oto dalsze zagadnienia rolnictwa, które winny być sprężnięte w ramach prac Rady Gospodarczej z zagadnieniem rozwoju przemysłu, opartego na przerobie surowca rolniczego.

W dziedzinie przemysłu należy opracować szczegółowy program, dostosowany ściśle do lokalnych warunków ekonomicznych i politycznych, dalszego uprzemysłowienia Pomorza i Gdyni, nie tylko jako portu z jego typowym przemysłem portowym, lecz i jako części składowej Pomorza (nasiona oleiste).

Już dziś w zakresie uprzemysłowienia naszego terenu widzimy liczne możliwości rozwoju istniejących lub powstania nowych dziedzin produkcji. Wymienię tylko niektóre, jak przemysł oparty na przerobie kauczynu (wyrób mas plastycznych i włókna), przetwórstwo owoców, grzybów i jagód, produkcja fornierów, dalszy rozwój przemysłu chemicznego, opartego na przerobie surowców lokalnych.

Mamy surowiec wikliniarski, który pozwala na dalszy rozwój, po za istniejącym ośrodkiem rzemiosła przetwórczego w Opaleniu (pow. Tezewski), produkcji koszykarskiej, dającej duże zatrudnienie. To samo znaczenie ma rozwinięcie t. zw. przemysłu ludowego i tkactwa, mającego na miejscu pierwszorzędą wełnę. W borach tucholskich mamy nieeksploatowany dotychczas piasek kwarcowy dla hut szklanych, lepszy gatunkowo od importowanego. Brak nam lokalnej produkcji tektury, sprowadzanej z b. odległych fabryk itd. (kwas węglowy, odpadki garbarskie).

Poważnego zbadania wymaga sprawa węgla brunatnego, którego eksploatacja została już rozpoczęta. Doniosły na Pomorzu problem opałowy nie pozwala nam lekceważyć tej dziedziny, jak również szerszego wykorzystania torfu, dziś już eksportowanego w formie ściółki.

W zakresie organizacji wymiany również potrzebny i możliwy jest dalszy postęp. Wspomniałem o uzupełnianiu aparatu hurtowego w Gdyni i okręgu włocławskim oraz o handlu eksportowym. Ale i w handlu importowym kupiectwo pomorskie ma jeszcze dużą rolę do spełnienia, zastępując w nim stopniowo element obcy i obce pośrednictwo. Doniosłym też zagadnieniem jest rozwój polskiego handlu spółdzielczego, zwłaszcza w handlu płodami rolnictwa i szczególnie w okręgach, do których nie dociera polski zbożowy handel indywidualny. Ważnym zadaniem handlu pomorskiego, szczególnie aktualnym np. w okresie obecnym, jest propaganda spożycia.

3 regiony ekonomiczne

Rozwój gospodarczy Pomorza, ujmowany w niniejszym referacie w przekroju branżowym, mógłby też być przedstawiony w ujęciu regionów ekonomicznych. Wspomniałem o przedwojennych szlakach gospodarczych niemieckich, związanych z kolonizacją. W pol-

skim układzie gospodarczym Pomorza wyodrębniają się trzy regiony:

1) region morski (nomenklatura Biura Planowania) sięgający aż po Bory Tucholskie, nastawiony na obsługę portów polskich Gdyni i Gdańska, najbliższe zaplecze przemysłowo-handlowe portów (nie tylko wyżywienie portów, ale i szybkie uprzemysłowienie w 2 pionach — nadwiślańskim i zachodnim),

2) region nadnotecki, przemysłowo-rolny z b. ważną w niedalekiej przyszłości arterią wodną od Warty przez Gopło i Noteć do Wisły oraz Notecią na zachód (akcent na rozbudowie przemysłu drzewnego),

3) region kujawsko-dobrzyński rolny-przemysłowy, obejmujący Inowrocław, Włocławek, Toruń, Grudziądz, po za rozwojem istniejących przemysłów ma być nastawiony na szczególną specjalizację w przemyśle spożywczym.

Takie są szlaki gospodarki polskiej na naszej ziemi.

Pole pracy gospodarczej mamy przed sobą duże, zarówno w kierunkach już zapoczątkowanych, jak i zarysowujących się nowych. Pomorska Rada Gospodarcza winna przyjąć na siebie zadanie, aby przy opiece ze strony Rządu przez skoordynowanie wysiłku czynników pomorskich wydobyć wszystkie twórcze siły naszego społeczeństwa i jeszcze bardziej wzmocnić nie wątpliwy dynamizm gospodarczy Pomorza.

Inż. Władysław Namysłowski

Najbliższe zagadnienia dróg kołowych na Pomorzu

Rzeczywistość komunikacyjna

Państwo Polskie przejmując Pomorze, przejęło sieć komunikacyjną o kierunku z zachodu na wschód, który zależny był od interesów gospodarczych państwa niemieckiego.

Interesy gospodarcze Rzeczypospolitej Polskiej ze względu na połączenie z morzem wymagają zupełnego tj. o 90° przestawienia tego kierunku komunikacyjnego na kierunek z północy na południe, czyli że drogi przejęte po Niemczech nie przedstawiały dla Polski tej wartości gospodarczej jaką się im przypisywało, a nawet i dziś przypisuje. W Polsce utarło się to mniemanie, że Pomorze posiada gęstą sieć drogową w stosunku do innych województw i dlatego nie potrzebuje tych nakładów inwestycyjnych jak inne części państwa Polskiego. W rzeczywistości sprawa ta przedstawia się zupełnie inaczej. Ze względu na bardzo wąski pas łączący całą Polskę z naszym morzem i portami, drogi przejęte jako równoleżnikowe gospodarczo nie przedstawiają prawie żadnego znaczenia i mogą być uważane tylko za połączenia lokalne.

Poza tym drogi te zbiegają się w formie wiązek w kierunku tylko 2 mostów przez Wisłę tj. Toruń i Grudziądz. Nie wiele korzystniej przedstawia się sprawa dróg powiatowych i gminnych. Niedomagania te między innymi należy tłómaczyć brakiem odpowied-

niego planu, dostosowanego do obecnych wymogów komunikacyjnych i brakiem odpowiedniego nadzoru. Stan obecny nie uległ dostatecznej poprawie. Na 27 powiatów w wojew. poznańskim było 3-ch inżynierów drogowych, a na 16 powiatów wojew. pomorskiego tylko 2, przy czym drogomistrz nie zawsze posiadają odpowiednie kwalifikacje. Oszczędność w wielu powiatach była przeprowadzona w zupełnie nieodpowiednim kierunku. Dalszym powodem tego stanu dróg jest kryzys gospodarczy i wywołane nim zmniejszanie budżetów drogowych. Koszta wydatków na drogi przedstawiają się w następujący sposób:

drogi państw. drogi wojew. drogi powiat.			
w r. 28/29	2 000 zł na km	1 800 zł na km	1 150 zł na km
32/33	560 „ „	600 „ „	500 „ „
37/38	1 000 „ „	500 „ „	500 „ „

gdy natomiast ruch ogólny tj. mechaniczny i konny w tonach na dobę wynosił na drogach państwowych:

w roku 30 434 ton/d, 34 — 444 ton/d, 38 — 556 ton/d.
Z powyższego zestawienia widzimy, że przy zwiększającym się ruchu ogólnym o 25%, wydatki z powodu kryzysu na wszystkie drogi zmniejszyły się o 50, a nawet o 70%. Oprócz tego musimy uwzględnić, że transport samochodowy w tym samym czasie wzrósł u nas o 50% i stał się potężnym środkiem rozwoju

życia gospodarczego nowoczesnego państwa i jednym z podstawowych elementów jego obronności.

Bez należytej zorganizowanej i sprawnie działającej komunikacji, spełniającej zasadniczą rolę technicznego zagospodarowania państwa, nie może być mowy o normalnym rozwoju organizmu państwowego.

Z tego też powodu w gospodarce narodowej państw nowoczesnych wydatki na drogi wynoszą 30,— do 50,— złotych na głowę ludności rocznie, u nas natomiast około 4,— złotych. Braki te muszą być uzupełnione, a zrealizowanie pomorskiego planu drogowego przyspieszone.

Charakterystyka dróg wielkiego Pomorza

Drogi bite wielkiego Pomorza dzielą się na:

I. Drogi państwowe o ogólnej długości ca 1410 km

II. Drogi samorządowe:

- | | | |
|-----------------|---------------|---------|
| a) wojewódzkie | o ogół. dług. | 1010 km |
| b) powiatowe | " " | 3450 km |
| c) drogi gminne | " " | 690 km |

Cechą charakterystyczną dróg państwowych na Pomorzu jest ten fakt, że zostały one ustalone po starych drogach niemieckich, budowanych częściowo jako drogi krajowe, częściowo jako powiatowe. Stąd też ich różnorodność co do szerokości korony, która wynosi $7\frac{1}{2}$ do 13 m, usytuowania nawierzchni, spadku profilu podłużnego itp. Ruch na tych drogach przedstawia się w następujący sposób:

	<i>ruch samochodowy</i>	<i>ruch konny</i>	<i>stosunek ruchu samoch. do konnego</i>
w r. 1930	199 ton/d	235 ton/d	1:1,2
" „ 1934	170 „	274 „	1:1,6
" „ 1938	289 „	267 „	1:0,92

czyli po chwilowej depresji w pierwszych latach kryzysu gospodarczego obciążenie dróg państwowych przez ruch samochodowy jak wyżej powiedziałem wzrosło o 50%, natomiast ruch konny o 11,5%. Jakkolwiek Śląsk posiada największy ruch samochodowy, jednakże ma on charakter przeważnie lokalny. Należy tutaj podkreślić, że stosunek ruchu mechanicznego do konnego według statystyki pozostałych województw jest najwyższy na Pomorzu i to ze względów wewnątrztranszytowych. Świadczy to o skoncentrowaniu ruchu samochodowego i to przeważnie wewnątrztranszytowego dzięki specjalnemu położeniu Pomorza jako pomostu między wybrzeżem, a głównymi ośrodkami przemysłowymi naszego państwa. Specyficzny charakter dróg państwowych na Pomorzu oraz skoncentrowanie i ciągle wzmaganie się na nich ruchu dalekobieżnego niepomniernie potęguje zagadnienie inwestycyjnych drogowych w naszym województwie.

Nasz dorobek w zakresie budowy dróg

Dotychczasowy nasz dorobek w zakresie budowy dróg państwowych jest niewystarczający. Z przebudowanych 115 km nawierzchni asfaltowych lekkiego typu o utwardzeniu powierzchni, okazały się w praktyce dla ruchu mieszanego za słabe. Koszty utrzymania tego typu dróg są tak znaczne, że całe te nawierzchnie bitumiczne muszą być zamienione na nawierzchnie typu średniego, a odcinki podmiejskie nawet typu ciężkiego. O ile jeszcze uwzględnimy, że niektóre z wykonanych inwestycji utraciły, względnie wskutek zmiany kierunku i prostowania szlaków

wkrótce utracą swe znaczenie dla sieci dróg dalekobieżnych, to musimy stwierdzić, że dorobek nasz pod tym względem jest za mały i nieidący w parze z innymi wysiłkami, jakich państwo polskie dokonało. Rozbudowa dróg na Pomorzu leży w interesie Państwa i jest niezbędną koniecznością jako uzupełnienie i dalszy etap rozbudowy portu w Gdyni. W ostatnim roku rozpoczęto na szerszą skalę przebudowę szlaku Warszawa — Grudziądz — Gdynia: Mianowicie przewiduje się wykonanie w okresie dwóch lat około 35 km nawierzchni betonowej na odcinku Warlubie — Lubichowo oraz przebudowę sąsiednich odcinków dróg już istniejących o długości 15 km. Przebudowa odcinka Grudziądz — Gdynia zostałaby ukończona w ciągu 5—6 lat. Palącą koniecznością ze względu na wyjątkowe położenie Pomorza jest równoległe realizowanie inwestycji innych odcinków dalekobieżnych oraz przyległych do nich dróg lokalnych. Program ten musi pociągnąć za sobą poważniejsze wydatki i wymaga dużego wysiłku finansowego.

Program inwestycji

W tej chwili jednak chodzi o wykonanie najpilniejszych prac na drogach najważniejszych ze względów ogólnopaństwowych i interesów gospodarczych nie tylko wielkiego Pomorza, ale i innych ośrodków przemysłowych. Zrealizowanie tego ważnego problemu powinno nastąpić w ciągu 5—7 lat.

Pierwszy etap programu inwestycji musiałby objąć przebudowę następujących odcinków dróg dalekobieżnych:

1. Grudziądz — Kartusy — Gdynia	około 100 km
2. Grudziądz — Toruń	" 30 "
3. Toruń — Włocławek — Krośnice	" 95 "
4. Toruń — Inowrocław w kier. Gniezna	" 35 "
5. Droga tranzytowa Nakło — Bydgoszcz	
Toruń — Brodnica	" 135 "
6. Połączenie tej drogi z Rypinem	" 48 "
7. Droga tranzytowa Tczew — Chojnice	" 40 "
8. Inowrocław — Bydgoszcz — Tczew	" 165 "
Razem:	648 km

w tym około 80 km dróg wojewódzkich, na które przewidziana jest subwencja Skarbu Państwa w wysokości 4 milionów zł. Koszt realizacji powyższego programu obliczono na około 50 mil. złotych. Kwota ta na nasze stosunki jest bardzo wysoka, nawet jeśli program realizacji rozłożymy na 7 lat. Kredyty inwestycyjne przyznane przez Ministerstwo Komunikacji na drogi państwowe w województwie pomorskim w związku z rozpoczęciem robót na trasie Grudziądz — Gdynia wynoszą 2—3 mil. rocznie. Zrealizowanie tego programu w ciągu 7 lat wymaga za tym 2 względnie 3-krotnego zwiększenia wysokości dotychczasowych kredytów.

O czym się nie mówi

Z prasy, a nawet z własnego doświadczenia wielu z nas wie o utrudnieniach ruchu, jakie powstają zimą w naszym kolejniem. Sprawa ta była tematem obrad Państwowej Rady Komunikacyjnej. Pisma nasze natomiast zupełnie nie wspominają o tych korkach, jakie już egzystują i wciąż się potęgują w naszej komunikacji kołowej. Usprawnienie ruchu przez rozbudowę i zmodernizowanie dróg bitych może natrafić w nie-dalekiej przyszłości na nieprzewidywane trudności

komunikacyjne, o ile zawczasu nie zastanowimy się nad budową mostów w Chełmnie i Nieszawie oraz nad ułatwieniem przejazdu przez most w Grudziądzu. Braki te uniemożliwiają odpowiednią komunikację przez Wisłę, a należy przypuszczać, że most Chełmno-Świecie odciąży most w Grudziądzu. Każdy z nas przypomina sobie jak uciążliwa była przeprawa przez Wisłę w Toruniu i jakim dobrodziejstwem komunikacyjnym jest drugi most oddany do użytku w 1934 roku.

Program robót z funduszy państwowych przewiduje na Pomorzu budowę 2 wyżej wymienionych mostów. Naszym obowiązkiem jest starać się, aby program ten został jak najprędzej zrealizowany, tym bardziej, że usunięcie zatoru jest sprawą bardzo ważną nie tylko dla życia gospodarczego naszego województwa, ale i ze względów ogólnopolskich.

Sprawa dróg powiatowych, a nawet gminnych przedstawia się w podobny sposób i zalega się z problemem dróg państwowych i wojewódzkich. Dążąc do rozwiązania jednej sprawy nie możemy zapominać o drugiej. Pracę, o ile ona ma wydać wynik dodatni — musimy realizować na wszystkich odcinkach tego zagadnienia. Przez zmianę kierunku dróg dalekobieżnych na południkowy i drogi dojazdowe lokalne będą wymagały pewnej korekty.

O związanie komunikacyjne morza z zapleczem

Same szlaki kolejowe nie stwórzają dostatecznego łącznika między morzem a zapleczem. Równolegle muszą powstać także szlaki dla komunikacji kolejowej i wodnej, które nie są i nie mogą być traktowane jako konkurencja dla dróg żelaznych, a jedynie jako wzajemne uzupełnianie się. Tutaj należy przytoczyć, że na jeden km² powierzchni posiada:

Polska — 0,156 km dróg o trwalej nawierzchni

woj. pomorskie	0,255 km
woj. poznańskie	0,333 km
woj. śląskie	0,552 km
Niemcy	0,467 km
Włochy	0,550 km
Francja	1,180 km
Anglia	1,240 km

Z powyższego zestawienia jasno wynika, że gęsta sieć kolejowa nie zastępuje dróg kołowych, a obawy że nabudujemy za wiele dróg są bezpodstawne. Jeśli uwzględnimy, że teren Pomorza ma spełnić swoje zadanie i rzeczywiście być łącznikiem pomiędzy portami a zapleczem, to jak twierdzą fachowcy podwyższenie na Pomorzu ilości dróg trwałych z 0,255 km nawet do 0,5 km na km² powierzchni, jest niezbędną koniecznością. Program nasz natomiast jest tylko częścią tej niezbędnej i koniecznej potrzeby gospodarczej, potęgającej jednocześnie obronność naszego kraju. Podkreślić należy, że ruch samochodowy nie wyłączając autobusów ciężarowych, nie jest uważany przez Ministerstwo Komunikacji jako konkurencja, a tylko jako niezbędna potrzeba życia gospodarczego.

Hierarchia potrzeb

Przystępując do realizowania naszego programu musimy rozpocząć od ustalenia kolejności i rozmiarów potrzeb gospodarczych, a następnie, przejść do przygotowania planu techniczno-finansowego. Powyżej przytoczyłem jako szlaki pierwszej kolejności drogi dalekobieżne,

których sama nazwa dowodzi, że powinny być to szlaki państwowe i wojewódzkie. Środków na budowę i utrzymanie dróg państwowych, a także w znacznym stopniu wojewódzkich, powinien dostarczyć Skarb Państwa. Samorząd wojewódzki nie jest w stanie sam pokryć wszystkich wydatków inwestycyjnych na drogi wojewódzkie. Z drugiej zaś strony jest rzeczą niedopomyślenia, żeby nawet wielkie Pomorze było w stanie przejąć na siebie te ciężary drogowe, które wynikają z jego geograficznego położenia, a z których korzysta życie gospodarcze całej Polski. Poza tym wypada nadmienić, że obecne szlaki państwowe dalekobieżne są szlakami nadgranicznymi. Komunikacja kolejowa, wodna i kołowa obecnie koncentruje się na wschodnim pograniczu województwa, tymczasem w interesie gospodarstwa narodowego, jak również w interesie samego Pomorza leży, aby punkt ciężkości komunikacji kołowej został przesunięty na środek Pomorza.

Źródła finansowania

O ile stawiamy żądania i to zupełnie uzasadnione pod adresem Skarbu Państwa względnie Ministerstwa Komunikacji przy szlakach dalekobieżnych, to z drugiej strony chcąc zadokumentować zrozumienie ważności zadania komunikacyjnego musimy na Pomorzu sami zdecydować się na poniesienie odpowiednich do naszych możliwości ofiar. Dlatego też powinniśmy się zgodzić na pełne wykorzystanie podatku drogowego oraz świadczeń w naturze w postaci szarwarku. Stwierdzić należy, że nie w wszystkich powiatach źródło podatku drogowego jest wykorzystane, gdyż ustawowo podatek ten od gruntowego może wynosić 75%, a pobierany jest średnio w wysokości 50,5%. Podatek od nieruchomości ustawowo wynosi 50%, a średnio 30,68%. Podatek przemysłowy ustawowo wynosi 15%, a średnio 12,37%. Przechodząc do świadczeń w naturze stwierdzić musimy, że w innych województwach t. zw. szarwark dał bardzo dodatnie rezultaty, natomiast u nas jest on niedoceniony. Wynika to z tego powodu, że ludność Pomorza nie jest przyzwyczajona do tych świadczeń, poza tym brak nadzoru technicznego przy wykonywaniu tych prac dawał tak nikłe korzyści, że społeczeństwo tutejsze nie mogło nabrać przekonania do celowości tego rodzaju ciężarów. Wnioskując jednak z ilości zaprzęgów i rąk do pracy nie przesadzamy, jeśli stwierdzimy, że szarwark odpowiednio i pod fachowym kierownictwem zorganizowany może dać nam na podstawie obliczeń fachowców równowartość około 4 milionów złotych. Dotychczas źródło to możemy wykorzystać w 40% podstawy wymiaru. Świadczenia te należy podwyższyć do ustawy przewidzianych norm, gdyż w przeciwnym razie koszt fachowego nadzoru byłyby za wysokie i niecelowe.

Zgłaszając niniejsze postulaty zdajemy sobie sprawę z trudności ich realizacji, wierzymy jednak, że czynimy to nie tylko w interesie Pomorza lecz także w interesie naszej ukochanej Rzeczypospolitej. Należy przypuszczać, że władze centralne widząc nasze wysiłki nie odmówią nam pomocy, i że program drogowy Rady Gospodarczej wielkiego Pomorza wkroczy na realne tory.

Stara i niewątpliwa prawda mówi, że dobra komunikacja podnosi dobrobyt wsi i miast, dźwiga przemysł, handel i rolnictwo, ułatwia wymianę dóbr, stwa-

rza warunki postępu i kultury, powiększa ruch turystyczny, wzmacnia siłę i obronność kraju, daje zatrudnienie szerokim rzeszom potrzebującym pracy, słowem stanowi prawdziwy nerw życia i rozwoju gospodarczego.

Konkretne postulaty Celem zrealizowania tych tez i zaspokojenia najbardziej istotnych potrzeb Pomorza w zakresie ruchu kołowego Sekcja Komunikacyjna zgłasza Pomorskiej Radzie Gospodarczej następujące wnioski:

1. Należy ustalić główne szlaki dla komunikacji kołowej dalekobieżnej na obszarze woj. pomorskiego, celem zbliżenia Polski do morza i portów.
2. Należy ustalić kolejność i czasokres realizacji budowy brakujących odcinków dróg na poszczególnych szlakach.
3. Należy przyspieszyć przeklasyfikowanie obecnej sieci dróg państwowych i wojewódzkich na obszarze wielkiego Pomorza, celem dostosowania ich do obecnych wymogów gospodarczych.
4. Należy podjąć akcję w kierunku przyspieszenia budowy mostu na Wiśle między Chełmnem a Świeciem.
5. Należy podjąć akcję u władz centralnych w kierunku wyjednania dotacji na drogi kołowe, od-

powiednich do potrzeb wilekiego Pomorza, spełniającego rolę pomostu pomiędzy zapleczem, a portami.

6. Należy dolożyć starań, aby udział w kosztach budowy i utrzymaniu dróg kołowych został w odpowiedni sposób rozdzielony pomiędzy:
 - a) Skarb Państwa,
 - b) Fundusz Pracy,
 - c) Samorząd Terytorialny.
7. Rada Gospodarcza zaleca wykorzystanie przez Samorząd terytorialny ustawowej wysokości podatku drogowego.
8. Rada Gospodarcza zwraca się do Pana Wojewody Pomorskiego z prośbą o zwiększenie dopuszczalnej wysokości świadczeń w naturze do 100% podstawy wymiaru.
9. Rada Gospodarcza zaleca wprowadzenie przez związki samorządowe świadczeń w naturze do pełnej dopuszczalnej wysokości przy jednoczesnym wzmocnieniu i usprawnieniu nadzoru technicznego nad wykonywanymi robotami.
10. Rada Gospodarcza zwraca się do Przedstawicieli Parlamentarnych z terenu Pomorza z prośbą, aby spowodowali przyspieszenie uchwalenia nowej ustawy drogowej.

Inż. Stanisław Zawadzki

Zagadnienia gospodarcze Pomorza w dziedzinie dróg wodnych

Transport wodny w Polsce i zagranicą Sprzyjające warunki terenowe oraz korzystny układ kierunków rzek stwarzają możliwość utworzenia w Polsce należytej sieci dróg wodnych a żegluga śródlądowa mogłaby przejąć znaczną część towarów masowych, zajmując należną jej pozycję wśród innych środków komunikacyjnych, jak to ma miejsce w innych państwach Europy.

Rzeki i kanały, znajdujące się w granicach Pomorza, połączone są bezpośrednio z siecią dróg wodnych całej Polski i dlatego, poruszając zagadnienie w dziedzinie tej komunikacji na Pomorzu, nie można pominąć kilku słów ogólnego poglądu na całokształt rozwoju dróg wodnych w Polsce.

Niestety rozwój dróg wodnych w Polsce nie postępował równolegle do inwestycji w innych dziedzinach gospodarczych, a żegluga śródlądowa miała dotychczas nikły udział w ogólnych przewozach. Przewóz na drogach wodnych w Polsce wynosił zaledwie około 2% ogólnej sumy przewozów, podczas gdy w innych państwach Europy, znajdujących się w podobnych warunkach, transporty na drogach wodnych wynoszą około 30—44% ogólnych przewozów. Inwestycje na drogach wodnych w Polsce są bardzo nikle i nie postępują równolegle do inwestycji w innych dziedzinach. Gdy w państwach zachodnich przypada na głowę ludności przewóz na drogach wodnych około 360 t-km, to u nas zaledwie 6 t-km; biorąc nawet pod uwagę majątek

przypadający na głowę ludności, to jednak przewozy na drogach wodnych w Polsce są proporcjonalnie 30-krotnie mniejsze.

Mimo tak korzystnego stanu dróg wodnych w państwach ościennych, budowa dalszych dróg wodnych nadal tam postępuje w zmożonym tempie.

W państwach tych, stojących na bardzo wysokim poziomie gospodarczym i handlowym, zrozumiano już dawno, że drogi wodne nie stanowią konkurencji dla kolei żelaznych, a zagadnienie podziału transportów rozwiązywane jest tam harmonijnie pomiędzy koleje żelazne, drogi wodne i drogi kołowe, przyczyniając się w ten sposób do dalszego podniesienia się gospodarczego kraju.

Drogi wodne i oszczędność na transportach Drogi wodne nadają się bowiem do przewozów towarów masowych na dłuższe odległości, gdyż przewóz ten jest najtańszy i przerzucanie tych transportów na koleje jest nieekonomiczne. Opory na wodzie są znacznie mniejsze, a zatem potrzebna siła pociągowa jest również mniejsza. Ciężar wagonu kolejowego towarowego wynosi około 66% ciężaru ładunku, zaś ciężar barki wynosi zaledwie około 22% ciężaru ładunku; ciężar własny taboru wodnego jest zatem 3-krotnie lżejszy od taboru kolejowego. Koszt budowy 1 tony taboru wodnego jest tańszy od kolejowego, a zużycie taboru wodnego jest również znacznie mniejsze od ko-

lejewego, gdyż nie ma przy transporcie wodnym tak dużego tarcia i wstrząsów jak przy ruchu kolejowym. Z tych przyczyn koszt taboru wodnego wypada 2-krotnie tańszy od taboru kolejowego, jak to udowadniają statystyki w państwach zachodnich, gdzie koszt taboru wodnego wynosi około 7 groszy na 1 tonniokilometr, zaś kolejowego 14 groszy.

Jeżeli zatem przyjąlibyśmy, że z ogólnego przewozu rocznego około 20 miliardów t-km, 10% przypadłoby na drogi wodne (t. j. około 2 miliardów t) to oszczędność na taborze wyniosłaby około 140 000 000 zł, licząc po 7 groszy na 1 t-km.

Przyjmując, że przewóz 1 t-km wodą jest co najmniej o 1 groszy tańszy od przewozu kolejowego, to przy założeniu j. w. przerzucenia na drogi wodne 10% obecnych ogólnych transportów, roczne zaoszczędzenie wyniesie 20 000 000 zł.

Te cyfry oparte na długoletnich doświadczeniach i zestawieniach statystycznych państw zachodnich wykazują jak bardzo nieuzasadnionym jest z punktu widzenia gospodarczego przerzucenie w Polsce 98% z ogólnych transportów na koleje żelazne, a zaledwie 2% na drogi wodne — podczas gdy w innych państwach drogi wodne przejęły 30—44% transportów.

Uboczne korzyści z rozbudowy dróg wodnych

Rozbudowanie należytej sieci dróg wodnych przyczyni się również do osuszenia przyległych obszarów, co ma duże znaczenie melioracyjne, zaś wykonanie regulacji rzek ułatwi również przepływ wielkich wód i zejście łodów, zabezpieczy przyległe grunty od zrywania, zaś na skutek zwięźnienia rzeki przyczyni się do utworzenia nowych gruntów. I tak n. p. w ciągu ostatnich 35 lat zerwała rzeka Wisła około 7500 h urodzajnych gruntów o wartości najmniej 5 000 000 zł. Przez wykonanie regulacji rzeki Wisły uzyska się natomiast około 450 000 h nowych gruntów o wartości około 90 000 000 zł.

Jakkolwiek drogi wodne nie są inwestycjami bezpośrednio rentującymi, to jednak korzyści uzyskane przez te inwestycje są tak duże, że spowodują bardzo znaczne podniesienie gospodarcze kraju, a ich eksploatacja obniży koszt transportów towarów przerzuconych na te drogi wodne.

Wodne zagadnienia na Pomorzu

Przechodząc z kolei do naszych zagadnień regionalnych, pragnę na wstępie podkreślić, że Pomorze — jako okręg zbytnio oddalony zarówno od źródeł podstawowych surowców jak i krajowych rynków zbytu — jest w sposób szczególny zainteresowane w użeglownieniu Wisły na całej jej długości. Wychodzimy bowiem z założenia, że tylko rozbudowa dróg wodnych śródlądowych może skrócić odległości taryfowe, a tym samym w sposób strukturalny rozwiązać problem komunikacyjny w całej Polsce, a na Pomorzu w szczególności.

Dlatego Pomorze z najwyższym zadowoleniem i szczególną wdzięcznością wita zapowiedź Pana Premiera z dnia 2 grudnia ub. roku, że drugi okres planu 15-letniego będzie poświęcony zagadnieniu komunikacyjnemu, a zatem również rozbudowie dróg wodnych śródlądowych.

Poza tym niezmiernie doniosłe znaczenie odgrywać należyce rozbudowane drogi wodne dla obrony pań-

stwa, umożliwiając przerzucenie na nie znacznych transportów.

W obecnym więc stanie rzeczy dla Pomorza ma dominujące znaczenie przede wszystkim żegluga na Wiśle co najmniej od Warszawy do Ujścia, długości 425 km, jako arteria wodna łącząca nasz kraj z morzem.

Regulacja Wisły

Z powyższych uwag o ogólnym poglądzie na zagadnienie wodnej komunikacji wynika, że celowe i racjonalne wykorzystanie tej arterii zależy jest od regulacji, a więc uszlusowania Wisły. Otóż koszt regulacji Wisły w obrębie granic Pomorza, tj. od Dobrzynia do granicy z W. M. Gdańskiem oblicza się na sumę około 100 000 000 zł dla utrzymania głębokości nurtu dopuszczającego wykorzystanie barek o większej pojemności. Byłby to końcowy rezultat regulacji. Inwestycja ta jednak nie może być wykonana w krótkim terminie i jeżeli przyjąć, że wykonanie to byłoby rozłożone na lat 30, to dotacja roczna dla Pomorza wynosiłaby 3 300 000 zł (w 1928 r. dotacja ta już wynosiła 3 500 000 zł). Zaznaczyć tu należy ten ważny moment, że chociaż ta inwestycja prowadzona by była sukcesywnie przez szereg lat dla osiągnięcia ostatecznych rezultatów, to już roboty wykonywane w pierwszym okresie dalyby pozytywne rezultaty dla uszlusowania żeglugi, gdyż przy wykonaniu częściowych robót możliwym jest uzyskać drogę wodną zapewniającą minimalną głębokość 100—120 cm, co w znacznej mierze poprawiłoby obecne warunki żeglowności.

Rozbudowa portów

Do podanej wyżej sumy regulacji należy dodać koszt rozbudowy portów i ładowni we Włocławku, Toruniu, Chełmnie, Świeciu, Grudziądzu i Tezewie kosztem około 19 000 000 zł tak, że ogólne koszty w obrębie granic Pomorza wyniosą około 120 000 000 zł, a więc potrzebna ogólna roczna dotacja na regulację i budowę portów wyniosłaby 4 000 000 zł.

Poza tym duże znaczenie dla żeglugi na Pomorzu ma droga wodna łącząca rzekę Wartę z Wisłą i kanałem Dolno Noteckim.

Do robót tych, (których wykonanie należy do Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego Urzędu Wojewódzkiego Poznańskiego), należą: 1) dalszy ciąg robót na kanale Warta — Gopło, 2) przebudowa kanału Górno-Noteckiego dla statków o pojemności 600 ton oraz 3) częściowa regulacja rzeki Warty od Poznania do wlotu kanału Warta — Gopło pod Morzysławiem, kosztem około 18 000 000 zł.

Tabor wodny

Tabor żeglugi śródlądowej znajduje się w niedostatecznym stanie pod względem ilościowym jak i jakościowym. Na obszarze Pomorza posiadają prywatne firmy około 63 statków z własnym napędem o sile około 9 000 KM oraz około 350 barek o tonażu około 110 000 t.

Z powodu przejęcia przez kolej przeważnej części transportów oraz stosowania ulgowych taryf kolejowych — nawet deficytowych dla kolei — nie może żegluga otrzymać należnej jej ilości transportów.

Również z powodu bardzo powolnego postępu inwestycji nie jest obecnie zapewniona minimalna głębokość tranzytowa 100 cm w okresach najniższych

stanów wody, — a skutkiem tego tabor wodny nie może być ekonomicznie wykorzystany do pełnego tonażu barki.

Te dwie przyczyny powodują, że tabor wodny nie może się należycie rozwijać i ulepszać. Dopiero przez poprawę żeglowności rzeki Wisły i zapewnieniu minimalnej głębokości tranzytowej 100 cm przez zastosowanie uzasadnionych kolejowych taryf przewozowych normalnych oraz łamanych (przy połączeniu z portami), przez przerzucenie na drogi wodne odpowiedniej ilości przewozów towarów masowych, mogą być stworzone korzystniejsze warunki dla żeglugi, a tym samym i dla powiększenia i ulepszenia taboru wodnego.

Należy podnieść, że tabor wodny ma również doniosłe znaczenie dla obrony kraju, gdyż od jego ilości i stanu uzależniona jest możliwość przerzucania znacznych transportów osób, sprzętu i materiałów.

To też w innych państwach w docenieniu ważności stanu taboru wodnego udziela się pomocy finansowej dla nowych barek oraz ich motoryzacji i powiększa się znacznie ilość nowego zmodernizowanego taboru wodnego — tak n. p. tranzyt niemiecki polskimi drogami wodnymi pomiędzy Rzeszą Niemiecką a Prusami Wschodnimi wzmożł się znacznie: gdy w r. 1927 przepływało 12 sztuk barek, to w r. 1931 — 78 barek, w r. 1936 — 273 barek, a w r. 1937 — 514 barek, przy czym około 50% nowych barek żelaznych posiadających własny napęd motorowy.

Bardzo ważną zatem sprawą z punktu widzenia gospodarczego oraz obrony kraju — byłoby stosowanie pomocy finansowej dla budowy nowego taboru wodnego przez udzielanie nisko oprocentowanych pożyczek, zaś dla jednostek zmotoryzowanych mających większe znaczenia dla państwa przez udzielanie subwencji.

Taryfy kolejowe Z uwagi na zameirzenia opracowywania zmiany taryf kolejowych byłoby pożądane, aby słuszne postulaty żeglugi były również uwzględnione. Rozchodzi się o rozpatrzenie możliwości zmiany ulgowych taryf kolejowych konkurencyjnych dla żeglugi, a dla kolei deficytowych — oraz rozpatrzenia sprawy t. zw. taryf łamanych do portów i ładowni na drogach wodnych celem poparcia rozwoju żeglugi.

Szczegółowe obliczenie i dezyderaty w tej sprawie mogłoby być przedstawione przez Firmy Żeglugowe, o ile Władze Centralne zdecydowałyby ich rozpatrzenie, gdyż przygotowanie tego materiału wymaga znacznego nakładu pracy i kosztów.

Administracja dróg wodnych

Administracja dróg wodnych na Pomorzu podzielona jest obecnie pomiędzy 3 Województwa.

Byłoby zatem pożądanym zespolenie całej administracji pomorskich dróg wodnych w rękach Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego, przydzielając:

- a) w pierwszej kolejności z Urzędu Wojewódzkiego Warszawskiego — 30 km odcinek rzeki Wisły od Dobrzynia do Korabnik,
- b) a następnie z Urzędu Wojewódzkiego Poznańskiego — Noteć Dolną i Górną, kanał Warta — Gopło, rz. Wartę oraz Kanał Bydgoski.

Wymieniona sieć dróg wodnych tworzy wraz z rzeką Wisłą zamkniętą całość, przeto ze względów żeglugowych wskazanym jest zespolenie ich w obrębie jednej administracji wodnej Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego.

Szkola żeglugi

Kolebką żeglugi śródlądowej jest Ziemia Pomorska; należałoby przeto ułatwić tutejszej ludności zaprawionej od dawnych czasów w żeglarstwie, kształcenie swych synów w miejscowej szkole żeglarskiej, nie narażając ich na znaczne koszty utrzymania w Warszawie.

Rzeczą bardzo pilną jest zatem utworzenie na Pomorzu średniej szkoły żeglugi rzecznej z wydziałem nawigacyjnym i maszynowym, któraby przygotowywała zastępy wykształconych załóg statków żeglugi śródlądowej.

Wnioski

Na podstawie powyższych przesłanek Sekcja Komunikacyjna pozwala sobie przedłożyć Radzie Gospodarczej następujące wnioski:

1. Pom. Rada Gosp. stwierdza, że zagadnieniem pierwszorzędnej doniosłości dla rozwoju pomorskiej żeglugi śródlądowej jest użeglownienie rzeki Wisły z zapewnieniem — w najbliższym etapie prac minimalnej głębokości tranzytowej 100 cm; podjęcie tych robót w najbliższej przyszłości wraz z rozbudową portów śródlądowych ma zasadnicze znaczenie dla ożywienia gospodarczego regionu przez potanień transportu.
2. Równolegle z usprawnieniem dróg wodnych winna iść rozbudowa i modernizacja taboru — przez zwiększenie istniejącego na ten cel kontyngentu taniego kredytu oraz subwencjonowanie budowy statków mających większe znaczenie dla Państwa.
3. Dla przygotowania przyszłych załóg statków Pom. Rada Gosp. uważa, że założenie na Pomorzu Szkoły Żeglugi Rzecznej jest zagadnieniem doniosłym i pilnym.

Inż. Alfons Hoffmann

Elektryfikacja Pomorza

Miernikiem tętna życia gospodarczego jest obecnie spożycie energii elektrycznej oraz wszechstronność zastosowania tej energii w gospodarstwie domowym, w przemyśle, w kolejnictwie i — od niedawna w grzejnictwie.

Wszechwładny wpływ rozwinał prąd elektryczny w dziedzinie kultury: przez telefon, przez film dźwiękowy i przez radio.

Nawet obrona kraju nie może się dziś obyć bez tej uniwersalnej energii.

Spuścizna Własnymi, swoistymi drogami kroczyła **poza bory** elektryfikacja Pomorza już od roku 1920, gdy w drugich dziedzinach Polski myśl elektryfikacyjna jeszcze drzemała.

Jaką spuściznę zastało Pomorze w roku 1920?

W krótkich słowach można by stan elektryfikacyjny byłych Prus Królewskich scharakteryzować, jak następuje: była to elektryfikacja „małomiasteczkowa“ o charakterze lokalnym, a tylko w dwóch powiatach istniały początki sieci rozdzielczych o napięciu 8 i 15 kilowoltów. Spożycie energii elektrycznej na głowę wynosiło tylko 10 KWh/mieszkańca, gdy obecnie wynosi aż 60 KWh/mieszkańca na starym Pomorzu.

W 15 miastach w ogóle nie było elektrowni, a tylko drobna ich liczba posiadała gazownie. W tym okresie uważano prąd elektryczny jako luksusową energię tylko dla zamożnych.

Co działo się za czasów polskich?

Po przejściu Pomorza przez Polskę zmieniło się oblicze „elektryczne“ województwa w zupełności. Samorząd Wojewódzki, t. j. Starosta Krajowy rzuca w r. 1920 setki robotników do Gródka, małej wioski powiatu świeckiego, położonej nad rzeką Wdą, aby wykończyć zakład wodno-elektryczny, którego technicznym opiekunem od początku był światowej sławy inżynier-budowniczy i Minister Robót Publicznych śp. Pan Profesor Narutowicz, a już w roku 1923 ówczesny Prezydent Rzeczypospolitej Pan Profesor Wojciechowski uruchomił pierwszą w Polsce wybudowaną elektrownię wodną.

W roku 1927 Pan Prezydent Rzeczypospolitej Inżynier Prof. Mościński uruchomił trzecią turbinę w Gródku. Od tego dnia posuwa się elektryfikacja Pomorza wielkimi krokami w sposób zdumiewający naprzód. W każdym roku powstają nowe linie elektryczne wysokiego napięcia 60 000 woltów, wysyłające energię elektryczną z Gródka na całe Pomorze. Już w roku 1925 Gródek zasila miasto Grudziądz, a w roku 1927 miasto Toruń.

Pod światłym kierownictwem Pana Ministra Kwiatkowskiego rozpoczęto prace przy budowie portu w Gdyni, ale coś tam szwankowało: był to suchotniczy dopływ prądu elektrycznego, który uniemożliwiał równoczesną pracę dwóch pierwszych żorawi pomostowych dla przeładunku węgla na statki morskie. Wtenczas Pan Minister Kwiatkowski odezwał się do mnie — pamiętam te słowa, jak gdybym był je dziś usłyszał, a było to w jesieni roku 1927 — „a choćby prąd sprowadzić musiał od samego diabła, to w sześciu miesiącach muszę mieć pełnowartościowy dopływ energii elektrycznej do portu“. „Gródek“ dał słowo, że tego czynu dokona, — a była to zima niezwykła, gdyż mróz wżarł się w ziemię do głębokości przeszło jednego metra, tak iż kilofami rąbać trzeba było ziemię dla stworzenia dolów pod słupy.

Już dnia pierwszego maja 1928 r. tj. po sześciu miesiącach od rozpoczęcia prac, ruszyła w porcie Łuszczarnia Ryżu, zasilana z odległości 140 kilometrów prądem elektrycznym „Gródka“.

Ale to źródło energii nie było wystarczające dla portu, dlatego rozpoczęto w roku 1928 tuż obok Gródka budowę drugiego zakładu wodno-elektrycznego w Żurze i ukończono go w roku następnym. Obecnie oba te zakłady wodne dają wieczną gwarancję, że nawet przy całkowitym odcieciu Pomorza od źródeł węgla nasz port nie będzie ani na chwilę unieruchomiony, a ramionami swych dźwigów obsługiwać będzie bez przerwy okręty, żywiony wieczną energią elektryczną, czerpaną z wiecznych źródeł energetycznych Pomorza: ze sił wodnych!

Na początku roku 1930 Pan Prezydent Mościński uruchomił uroczystie zakład w Żurze, interesując się specjalnie nowym typem turbin wodnych, propelerowych, patentu prof. Kaplana.

W następnych latach rozwija się elektryfikacja Pomorza „Wszerz“, tj. dociera do wszystkich miast, nie posiadających prądu lub gazu. Sieci średniego napięcia 15 kilowoltów pokrywają obecnie powiaty: morski, kartuski, kościerski, starogardzki, tczewski, świecki, chełmiński, toruński, bydgoski, grudziądzki, wyrzyski i włocławski. Te arterie energetyczne sięgają od Wielkiego Morza tj. od Jastrzębiej Góry przez całe Pomorze aż do Ciechocinka. Przeszło 1.000 km sieci wysokiego napięcia wybudowało Pomorze w okresie, gdy w innych dzielnicach Polski robiło się początki elektryfikacji wszerz. Nawet Śląsk pozostał w tyle ze swymi sieciami 60 000-woltowymi.

W roku 1930 miasto Grudziądz rozszerza swą elektrownię parową, stawiając nową turbinę, gdyż zapotrzebowanie miasta wzrosło od roku 1920 z jednego miliona do czternastu milionów kilowatogodzin.

Dla zwiększenia pewności ruchu portu w Gdyni wybudował „Gródek“ w samym porcie tuż obok dzisiejszej stoczni Wspólnoty Interesów zupełnie nowoczesną elektrownię parową w roku 1936. Dla chłodzenia kondensatorów turbiny parowej, pobiera elektrownia wodę morską wprost z portu. Warto podkreślić, że ten zbawienny element „woda“ odgrywa w elektryfikacji Pomorza tak symboliczną i niepomiarową rolę.

W obecnym roku nastąpiło połączenie Elektrowni Bydgoskiej z systemem sieciowym „Gródka“.

Precyzyjna i systematyczna praca w tych dwudziestu latach poszła także „w głąb“, to znaczy rozszerzyła zastosowanie prądu do najrozmaitszych celów, dawniej nie znanych, a przede wszystkim do grzejnictwa elektrycznego. Tysiące kuchenek elektrycznych wyrobu „Gródka“ dotarło do rąk naszych Pań Domu na Pomorzu i przekształciło zadymione, oparami nasycone kuchnie w salony kunsztu kulinarnego, a pracę Pani Domu w misję zbawienią z cechą wysokiego poziomu kultury i cywilizacji. Ta nowoczesna elektryfikacja „w głąb“ — wzięła w Polsce początek na Pomorzu, dzięki fabryce Grzejników Elektrycznych w Gródku, dzięki nowoczesnej taryfie „blokowej“, importowanej przez „Gródek“ w roku 1930 ze Szwajcarii oraz dzięki wzorowemu zastosowaniu jej i celowej propagandzie miasta Gdyni.

Mimo tak daleko posuniętej elektryfikacji mylnie byłoby zdanie, że stanęliśmy na laurach i już nie dużo nam potrzeba dla osiągnięcia idealnego stanu. Statystyka obecna wykazuje jasno, jaki ogrom pracy nas jeszcze czeka.

Na 64 miasta Wielkiego Pomorza jest jeszcze niezelektryfikowanych 9 miast, na 23 powiaty wiejskie — zelektryfikowanych jest zaledwie 13 powiatów, z tych niejedne zelektryfikowane są zaledwie w jednej dziesiątej części. Ponadto nawet w miejscowościach już zelektryfikowanych słaby jest stan tak zwanej elektryfikacji „w głąb“.

Ogółem w miastach zelektryfikowanych nie korzysta jeszcze z elektryczności około 40% ludności, zaś we wioskach i osiedlach w ogóle 75% mieszkańców mieszka poza obrębem sieci elek-

trycznej. W przybliżeniu nie więcej jak połowa mieszkańców Wielkiego Pomorza mieszka w obrębie sieci elektrycznych, a nie więcej jak jedna trzecia z sieci tych korzysta.

Program na przyszłych pięć lat

Przystępuję do ostatniego punktu mego przemówienia, do ustalenia programu prac i tez, które składam w imieniu Sekcji Elektryfikacyjnej. Zdaje sobie jasno sprawę, że ten ogrom nakreślonych tu prac nie będzie wykonany w terminie programowym, jeżeli otaczać go nie będzie ciepła i życzliwa atmosfera, zależna w elektryfikacji — śmiem to powiedzieć publicznie — od życzliwości i zainteresowania Pana Wicepremiera i Inżyniera Eugeniusza Kwiatkowskiego.

Trzy grubo ciosane bryły charakteryzują monolit doskonałej elektryfikacji Pomorza:

Po pierwsze: wydanie trzech globalnych uprawnień elektrycznych, ulgowych „Gródkowi” na stare Pomorze, spółce bydgoskiej na okręg nadnotecki, a Związkowi Elektryfikacyjnemu, tak zwanemu „Zemwarowi” na okręg kujawski.

Po drugie: budowa nowych zakładów wodno-elektrycznych dla zapewnienia ciągłości ruchu elektrycznego i dla obrony granic.

Po trzecie: Przyłączenie wszystkich miast do wspólnej sieci elektrycznej Wielkiego Pomorza, która sięgać powinna aż do Włocławka.

Następnie odczytam szczegółowe tezy Sekcji Elektryfikacyjnej.

Postulaty

1. Okręgi elektryfikacyjne obejmujące woj. pomorskie należy definitywnie przydzielić do dalszej i końcowej elektryfikacji towarzystwom z udziałem czynnika społecznego. Jako takie są powołane:

w Okręgu I Pomorska Elektrownia Krajowa „Gródek” w Toruniu

„ II Spółka Elektryfikacyjna Bydgoska w projekcie

„ V Związek Elektryfikacyjny Międzykomunalny Woj. Warszawskiego „Zemwar” w Płocku.

Towarzystwa te powinny objąć całość elektryfikacji z uszanowaniem praw dotychczas innym przysługujących.

Towarzystwom tym należy udzielić ulg przewidzianych w ustawie o popieraniu elektryfikacji jak również udostępnić kredyty niski oprocentowane, ewentualnie za pośrednictwem wspólnej jednostki bankowej, centralizującej i gwarantującej kredyty pochodzące z wszelkich dostępnych źródeł.

Pożądane jest rozszerzenie podstaw kapitałowych i organizacyjnych powyższych towarzystw przez udział największych miast w kapitale i w władzach kontrolujących.

2. Konieczne jest stworzenie i wypełnienie 5-letniego planu elektryfikacji Pomorza, obejmującego w głównych zarysach:

- a) elektryfikację wszystkich miast,
- b) hurtowe zasilanie miast posiadających małe nierentowne wytwórnie i połączenie innych miast sieciami 15 000 woltów,
- c) połączenie głównych punktów okręgów sieciami 60 000 woltów jak również połączenie okręgów I, II i V ze sobą.

Zapewnienie dostatecznej mocy i rezerwy głównym ośrodkom jak Gdyni, Grudziądzi, Bydgoszczy i Toruniowi, Włocławkowi i Inowrocławowi.

- d) rozbudowę źródeł energii wśród nich siłowni wodnej w Koronowie. Pokrycie zapotrzebowania energii będzie wymagać co 2—3 lata przyrostu mocy w ilości 7 500 do 15 000 KW. Przyrost ten winien się koncentrować w dużych i ekonomicznych jednostkach, pracujących na wspólny system sieciowy, a nie rozdrabniać na wiele małych elektrowni.

3. Budowa zakładu wodno-elektrycznego w Koronowie o mocy 20 000 KW stanowi bardzo ważny problem dla Pomorza i wszelkimi siłami należałoby budowę tę zrealizować. Konieczny jest udział Państwa (Ministerstwa Komunikacji) podobnie jak w innych budujących się zakładach wodnych.

4. Konieczna jest w przyszłości rozbudowa dalszych sił wodnych w miarę możliwości finansowych i dlatego konieczne jest zapewnienie im poparcia w wykorzystaniu następujących rzek, wyłącznie dla celów energetycznych:

Czarnej Wody (Wdy), Brdy, Raduni.

Rozbudowa dalszych sił wodnych winna korzystać z odpowiednio tanich kredytów.

5. Elektryfikacja rolnictwa w programie 3 towarzystw elektryfikacyjnych może być traktowana tylko dorywczo w miarę postępu sieci 15 000 V, łączących miasta. Dla umożliwienia planowej elektryfikacji rolnictwa konieczne są inne środki. Nie zamykając oczu na deficytowość elektryfikacji rolnictwa, konieczne jest jednak umożliwienie tejże elektryfikacji bądź przez częściowe subwencjonowanie przez Państwo lub samorządy wzorem innych krajów, bądź też przynajmniej przejściowo przez umożliwienie pokrywania części kosztów inwestycyjnych przez zainteresowanych rolników lub grupy rolników.

6. Dla dalszej planowej elektryfikacji konieczne jest

- a) ujednolicienie wyłącznie jako normalnych napięć 15 000 woltów 350/220 „

oraz przeróbka sieci odmiennego napięcia,

- b) zamiana sieci prądu stałego na sieć trójfazową; dalsze rozszerzenie istniejących sieci prądu stałego może nastąpić tylko wyjątkowo i w taki sposób, aby przejście na prąd trójfazowy było niekosztowne,

- c) likwidacja drobnych elektrowni poniżej 1 500 KW prócz wodnych. Rozszerzenie ich do czasu przejścia na pobór energii z sieci okręgowych może nastąpić tylko w wypadkach wyjątkowych. Pozostawienie ich jako rezerw jest kwestią indywidualnej potrzeby.

7. Dla wykorzystania istniejących rezerw kotłowych należy wciągnąć do współpracy cukrownie, z których w obecnej chwili wchodzi w rachubę cukrownie: Chełmża i Kruszwica.

8. Nie można kłaść nacisku jedynie na elektryfikację powierzchniową, lecz bardzo ważnym jest pogłębienie elektryfikacji przy pomocy następujących środków:

- a) odpowiednio — nowoczesna taryfikacja,
- b) akwizycje odbiorców, a wśród odbiorców akwizycje zużycia energii,
- c) propagandę nowych lub udoskonalonych metod i zastosowań elektryczności,
- d) umożliwienie przyłączania, nabywania aparatów i silników na raty, finansowanie instalacji itp.

Do spełnienia powyższych zadań konieczna jest ingerencja w dotychczasową działalność znacznej części zakładów, w których powyższych metod oraz pomoc dla tych zakładów, w których przeszkodę stanowi brak fachowców itp.

O ile w drodze ewolucji, tak jak w innych krajach, będzie następować likwidacja drobnych zakładów, nie mogących spełniać swych zadań, a to przez przejęcie, wykup lub dzierżawę tych zakładów przez zakłady, to we wszystkich tych wypadkach konieczne jest zapewnienie pomocy i porady zainteresowanym.

9. Wskazane jest utworzenie stałej komisji elektryfikacyjnej, stanowiącej czynnik zaufania, a mającej na celu działalność w zakresie:

- a) organizacyjnym,
- b) technicznym,
- c) gospodarczym (taryfowym etc.).

Zadaniem tej komisji byłoby dopilnowanie prac związanych z elektryfikacją Wielkiego Pomorza, jak również staranie się o jak najdalej idącą pomoc przy realizacji tego programu ze strony czynników miarodajnych.

Szcześliwym jestem, że po dwudziestoletniej pracy elektryfikatorskiej na Pomorzu przypadł mnie zaszczyt złożyć Panu Wicepremierowi raport z tego, co przez dwadzieścia lat Polskie Pomorze zdziałalo w dziedzinie elektryfikacji. Kończę apelem do Pana Wicepremiera, by raczył nam dopomóc całą Swą znaną energią i raczył pamiętać o naszym pomorskim haśle fanatyków „wodnej” elektryfikacji:

„Bez wody, sił wodnych nie masz wiecznej energii elektrycznej! Nie masz pewnej obrony granic Pomorza! Bez wody nie masz morza, — Portu Gdynińskiego i — Pomorza!

Apolinary Jankowski

Zagadnienia zdrojowisk, kąpielisk morskich, klimatyki oraz turystyki

(referat sekcji turystycznej - zdrojowej
wygłoszony przez wyżej wymienionego, prezydenta m. Inowrocławia)

Założenia ogólne Dwa są zasadnicze hasła, które muszą być punktem wyjścia dla wszelkiej akcji gospodarczej i społecznej na terenie Wielkiego Pomorza; pierwsze to doskonałe scalenie ziem i życie w nowych granicach województwa, drugie to żywe i ścisłe związanie morza i ziemi Pomorskiej z całym krajem.

Pod tym kątem widzenia rozwój ruchu letniskowo-turystycznego na Pomorzu staje się zagadnieniem o skali państwowej.

Omawiając zagadnienie związane z tą dziedzina życia zbiorowego należy zdać sobie sprawę z wpływu gospodarczego i społeczno-politycznego, jaki wywiera migracja tysięcznych rzesz letników i turystów z całego kraju, na życie danego okręgu.

Gospodarczo ruch ten staje się dźwignią dla danego obszaru nie tylko przez sumę bezpośrednich wpływów rocznych, ale także przez wtórne ożywienie dziedzin gospodarczych zaopatrujących ten ruch. Ma to tym większe znaczenie, że najpiękniejsze, najbardziej przydatne na cele turystyki i wywczasów tereny, w które obfituje zwłaszcza zachodni pas Województwa Pomorskiego, wyposażone zostały przez naturę w słabą naogół glebę i nieznaczne możliwości rozwoju przemysłu. Pod względem politycznym i wychowawczym - społecznym ruch turystyczny - letnikowy skierowany na morze i ziemię Pomorską jest polem do nawiązania ścisłego kontaktu Polaków z różnymi dzielnicami kraju, wzmacniania siły fizycznej i moralnej społeczeństwa i wykazuje niezbicie polskość tej ziemi.

Pierwsza część niniejszego referatu będzie miała na celu wykazanie stanu obecnego i niejako potencjonalnych możliwości Wielkiego Pomorza w dziedzinie ruchu turystyczno-letniskowego, druga zaś wskaże na najpilniejsze potrzeby w dziedzinie przygotowania terenu i ludzi do dalszego rozwoju tej akcji.

Charakterystyka terenów turyst. letniskowych

W szeregu województw, których pozycję gospodarczą wybitnie umacniają dochody płynące z przemysłu uzdrowiskowo-letniskowego i turystyki, wojew. pomorskie jest predystynowane do zajęcia jednego z pierwszych miejsc.

Analiza terenów województwa Pomorskiego z punktu widzenia przydatności na cele turystyczne i letniskowe, pozwala wyodrębnić trzy zasadnicze grupy miejscowości.

Pierwsza — to grupa w miejscowości położonych w południowej części województwa, jak Inowrocław, Ciechocinek, Wieniec itp. Są to typowe uzdrowiska, których rozwój opiera się na właściwościach leczniczych i źródłach mineralnych.

Druga — grupa, to kąpieliska nadmorskie.

Trzecia — wreszcie grupa to miejscowości rozsiadane na całym pojezierzu Kaszubskim i brodnickim, któ-

rych główną atrakcją stanowią wartości krajoznawcze, jak jeziora, lasy i bogata rzeźba terenu.

Każdej z wyliczonych trzech grup miejscowości odpowiada inny charakter ruchu przyjazdnych i tak pierwsza grupa zdrojowisk skupia ludzi potrzebujących kuracji — morze przyciąga letników z całej Polski, pragnących odpoczynku, sportów morskich i zabawy. Reszta terenów Województwa Pomorskiego, rozległa zarówno w przestrzeni, jak i skali możliwości, przyciąga zarówno turystów, jak i letników pragnących spokojnego odpoczynku wśród lasów i jezior naszego pojezierza.

Przygotowanie terenów letnisk. poszczeg. okręgów

Poza istotnymi czynnikami atrakcyjności poszczególnych obszarów, z punktu widzenia gospodarczego, doniosłą wagę dla rozwoju uzdrowisk, letnisk i turystyki, posiada stopień przygotowania danej miejscowości, czy okręgu do przyjęcia letników i turystów. Jeżeli o założeniu letniska stanowi naturalna atrakcyjność terenu, to o dalszym jego rozwoju decyduje stopień i kolejność inwestowania.

Rozważając pod tym kątem widzenia możliwości rozwoju turystyki, letnisk i przemysłu uzdrowiskowego na Pomorzu, podzielić trzeba całe województwo równie na trzy okręgi letniskowe, które naogół pokrywają się z poprzednio przeprowadzonym podziałem. Pierwszy z nich najbardziej zainwestowany obejmuje tereny w pełni przygotowane i urządzone na przyjęcie letników. Zaliczyć tu trzeba zdrojowiska solankowe Inowrocław i Ciechocinek.

Jakkolwiek urządzenia zdrojowe tej grupy przygotowane są na przyjęcie kuracjuszy, to same miasta jako tło zdrojowiska wymagają niejednokrotnie regulacji i uporządkowania (jak np. dojazdy do Ciechocinka).

Drugą grupą miejscowości letniskowych Wielkiego Pomorza zaliczyć trzeba do obszaru półuzbrojonego.

Należą tu kąpieliska nadmorskie i letniska położone w bezpośrednim zapleczu pasa pobraża oraz uzdrowiska, będące w tej chwili dopiero w stadium rozwoju np. Wieniec w powiecie włocławskim (zdrojowisko siarczane) i zdrojowisko solankowe Czarniewice pod Toruniem.

Okręg turystyczno-letniskowy Szwajcarii Kaszubskiej i pojezierze Brodnickie jest najsłabiej uzbrojony.

Wielkie różnice w stanie zainwestowania poszczególnych grup nie wydadzą się jednak tak rażące, jeżeli zważyć skalę potrzeb i wymagań przyjezdnych w różnych grupach letnisk czy uzdrowisk.

Szwajcaria Kaszubska, mimo obecnego braku jakichkolwiek inwestycji letniskowych, dla swego oży-

wienia wymagać będzie jedynie inwestycji o charakterze ogólnym, jak drogi, usławnienie szlaków kajakowych i organizacji hotelarstwa.

Letniska nadmorskie poza wymienionymi inwestycjami o charakterze ogólnym, wymagać będą urządzeń użyteczności publicznej zarówno sanitarnych jak i rozrywkowych. Grupa uzdrowisk natomiast musi posiadać nadto szereg urządzeń specjalnych jak zakłady lecznicze itp.

Stosunek między atrakcyjnością samego terenu a stopniem przygotowania miejscowości jako letnisk, obrazuje do pewnego stopnia statystyka letników i kuracjuszy przebywających w poszczególnych okręgach turystyczno - letniskowych Województwa Pomorskiego.

Dane statystyczne ruchu wypoczynkowego

a) Frekwencja: Ruch wypoczynkowy na terenie całego województwa wyrażał się w 1938 r. cyfrą 88 827 osób, rozmieszczonych w 78 miejscowościach położonych na terenie 19 powiatów. Na ogólną więc liczbę 23 pow. w województwie, 5 jedynie nie wykazało ruchu przyjezdnych. Z ujęcia ruchu wypoczynkowego w województwie Pomorskim w stosunku procentowym wynika, że 47,6% ogólnego ruchu przypada na wybrzeże, tj. na powiat morski łącznie z Gdynią. Ciechocinek i Inowrocław skupiają razem 30,4% ogółu kuracjuszy. Jako trzecie większe skupienie ruchu wypoczynkowego występuje Szwajcaria Kaszubska z przyległymi powiatami na którą przypada dalsze 15,2% ogólnego ruchu letników. Te trzy zasadnicze grupy obszarów wojew. pomorskiego obejmują w wyrażnie zaznaczających się skupiskach 94% ogólnej liczby przyjezdnych. Pozostałe 6% przyjezdnych przypada na drobne i rozrzucone miejscowości innych powiatów. Z tego zestawienia widać wyraźnie, że stopień zainwestowania wpływa przeważająco na frekwencję.

Brak inwestycji może być w pewnej mierze zastąpiony atrakcyjnością, jak to wykazuje frekwencja wybrzeża morskiego, stan ten jednak nie może być traktowany jako normalny.

Jeśli chodzi o gospodarcze znaczenie frekwencji, to należy zaznaczyć, że dwa zdrojowiska Ciechocinek i Inowrocław grupujące około 26 tys. kuracjuszy rocznie oddziaływały gospodarczo lepiej na całość województwa pomorskiego aniżeli przeszło 34 tysięczna rzesza letników wybrzeża. Z ogólnej bowiem cyfry letników nadmorskich prawie 13 tysięcy gromadzą obozy i kolonie letnie młodzieży. Licząc, że przeciętnie uczestnik obozu wydaje 50 zł miesięcznie na własne wydatki, podczas gdy średnia konsumpcja 20 dni obliczona przez Związek Uzdrowisk Polskich dla jednego kuracjusza wynosi 200 do 230, otrzymamy różnicę dość znaczną między wpływami gospodarczymi z obozów, a między wpływami z uzdrowisk i letnisk indywidualnych.

Zestawienie wyżej podane niema jednak bynajmniej na celu zmniejszania roli obozów, których znaczenie w dziedzinie społeczno - politycznej, zwłaszcza w zachodnim pasie województwa musi być należycie doceniane, a to ze względu na wpływ jaki niewątpliwie skupienie, chociażby kilkudziesięciu osób wywiera na psychikę ludności miejscowej.

Fakt, że na teren województwa pomorskiego zjeżdża corocznie około 90 tysięcy kuracjuszy i letników z innych woje-

wództw, a z Pomorza wyjeżdża zaledwie 5 do 7 tysięcy mieszkańców przyczynia się do tego, że województwo pomorskie posiada bilans migracyjny wybitnie dodatni, wyrażający się ogólną cyfrą około 85 tysięcy osób. 34,3% ogółu kuracjuszy i letników woj. pomorskiego daje miasto Warszawa, stosunek ten w liczbach ogólnych wyraża się cyfrą około 29 tysięcy osób. 19,7% letników a blisko 17 tysięcy osób spośród nich to mieszkańcy woj. pomorskiego.

Na trzecim miejscu stoi województwo Łódzkie z prawie 9 tys. letników czyli 10,3% ogólnej frekwencji.

Porównanie zasięgu wpływa poszczególnych okręgów Pomorza wykazuje, że okręg nadmorski posiada sferę wpływów rozciągniętych na cały kraj i to proporcjonalnie do odległości.

Zdrowiska pomorskie ściągają kuracjuszy z najbliższych jedynie województw.

Szwajcaria Kaszubska natomiast i reszta terenów turystycznych jest zasilana prawie wyłącznie elementem z miast pomorskich.

Jeżeliby przyjąć, że każdy z około 90 tys. letników i kuracjuszy wydaje na siebie 200 zł., to otrzymamy w przybliżeniu sumę 17 milionów złotych, obrazującą dostatecznie znaczenie rozwoju letnisk na Pomorzu.

Sumę tę należy jednak zmniejszyć o 2 mil. zł. przypadającą na letników i kuracjuszy w liczbie 17 tys. osób pochodzących z terenu wojew. pomorskiego. Suma zatem ogólnego przychwyty pieniędzy z innych województw na teren wojew. pomorskiego wahać się będzie w granicach 15 mil. zł.

Tak w ogólnym zarysie przedstawiają się dane stanu obecnego w dziedzinie ruchu letniskowo-turystycznego. Z kolei należy szerzej omówić potrzeby rozwojowe poszczególnych terenów i miejscowości w dziedzinie turystyki i letnisk.

Zdrowiska Mimo, że zdrojowiska na Pomorzu w stosunku do innych okręgów turystyczno - letniskowych województwa są najlepiej urządzone, jednak w dziedzinie potrzeb na pierwsze miejsce wybijają się konieczne inwestycje. W Ciechocinku i Inowrocławiu, potrzeby polegają na konieczności stałego dostosowania urządzeń leczniczych do wymagań kuracjuszy, dla dorównania zakładom konkurencyjnym za granicą i w kraju. Potrzebne sumy obliczone są na 8 mil. zł. dla Ciechocinka, a 3 mil. zł. dla Inowrocławia.

Uzdrowiska Wieniec i Czerniewice wymagają stosunkowo większych wkładów, ze względu na początkowe stadium ich rozwoju.

Dalszą bolączką tych zdrojowisk jest konieczność regulacji i planowej rozbudowy samych miast, jako tła uzdrowiska. Jest rzeczą zrozumiałą, że estetyczny wygląd miasta stanowi jeden z najważniejszych czynników propagandowych dla uzdrowiska w tym mieście istniejącego.

W związku z faktem, że zdrojowiska wymagają stale nowych wkładów, konieczne wydaje się uregulowanie ich gospodarki finansowej przez udostępnienie tanich kredytów inwestycyjnych oraz przez zrewidowanie zagadnienia fiskalnego.

Wreszcie dalszą troską uzdrowisk jest sprawa dostosowania danego zakładu do frekwencji kuracjuszy.

Wiadomo, że frekwencja ta ulega dużym wahaniom w zależności od sezonu. Zarządy zdrojowisk starają się rozwiązać ten problem przez zróżnicowanie cen

w poszczególnych sezonach. W ten sposób ułatwiają pobyt osobom mniej zamożnym w t. sezonie martwym — ma to wielkie znaczenie dla t. zw. demokratyzacji zdrojowisk, to znaczy rozszerzenia ich wpływu na ludność mniej zamożną i pozwala na równomierniejsze amortyzowanie kosztownych urządzeń zbiorowych — aby jednak uzyskać lepsze rezultaty w regulowaniu frekwencji konieczną byłaby odpowiednia polityka urlopowa instytucji państwowych i samorządowych, jak również odpowiednie obniżenie taryf kolejowych.

Kąpieliska nadmorskie

Zagadnienie rozwoju zdrojowisk można nazwać jednorodnym, chodzi tam bowiem o stworzenie warunków dla leczenia i odpoczynku ludzi o wyrównanych wymaganiach. W przeciwieństwie do zdrojowisk, kąpieliska i tereny położone nad morzem muszą służyć różnym rodzajom ruchu turystycznego — letniskowego.

Chodzić tu będzie w równej mierze o zaspokojenie ruchu indywidualnych leników, którzy wakacje swoje spędzają na odpoczynku, kąpeli i zabawie, ruchu turystycznego i wreszcie ruchu wszelkiego typu obozów wypoczynkowych.

Szczupłość naszego pasa pobraża zmusiła instytucje planujące na terenie północnego Pomorza do stworzenia planu zagospodarowania pasa pobraża, któryby określił podział przestrzeni na poszczególne cele i odpowiednio powiązanie komunikacyjne terenów.

Nad planem tym pracował Wydział Powiatu Morskiego i Biuro Planu Regionalnego. Choć plan ten nie jest jeszcze definitywnie skończony, daje on już obecnie pewne ramy w których należałoby rozwiązać zagospodarowanie pobraża.

W ogólnym zarysie plan ten polega na wydzielaniu kilku pasów równoległych do linii brzegu, z których każda ma wyznaczoną rolę.

W pasie położonym nad samym morzem przewiduje się rozbudowę istniejących i zakładanie nowych osiedli kąpielisk (które pomieszczą ruch letników indywidualnych. Pomiedzy osiedlami przewidziane są szerokie asy zieleni izolujące osiedla od siebie, w których to pasach znajdują się przede wszystkim urządzenia parkowe i tereny sportowe a także domy wypoczynkowe dla szeregu instytucji i organizacji społecznych. Przestrzenie te poza izolacją poszczególnych osiedli, mają za zadanie stworzyć swobodne dostępy do morza — z drugiego pasa terenu położonego w odległości około 1,5 km od morza, w którym będą ulokowane tereny obozowe, a także letniska tańsze rozwijające się na organizmach istniejących wsi rybackich.

W trzecim pasie leżą osiedla rolne, których zadaniem będzie aprowizacja w nabiał i warzywa kąpielisk nadmorskich i obozów.

Jasne jest, że na półwyspie helskim może być mowa tylko o pierwszym pasie.

Punktem położonym niejako w środku ciężkości naszego wybrzeża jest Wielka Wieś — to rozwijające się osiedle, ze względu na swoje położenie komunikacyjne i możliwości rozwoju w oparciu o port rybacki powinno stać się punktem wypadowym dla całego wybrzeża.

Jeżeli chodzi o przygotowanie do przyjęcia letników, to między kąpieliskami nadmorskimi istnieją

różnice. Do niedawna stan ten był poprostu sprzeczny z prymitywnymi wymaganiami estetyki, urbanistyki i higieny.

Obecnie istnieje już szereg osiedli, w których stan inwestycji z roku na rok się poprawia — do nich należą: Jurata, Orłowo, Jastrzębia Góra, a ostatnio Jastarnia.

Jest rzeczą zrozumiałą, że nawet osiedla położone w pierwszym pasie nadmorskim muszą być zróżnicowane pod względem swego charakteru — To zróżnicowanie występuje częściowo samorzutnie, częściowo jednak może być kierowane i tak np. Jurata i Jastrzębia Góra kształtują się jako ośrodki dla najzamożniejszej ludności. Jastarnia, Kuźnica, Karwia to najbardziej uczęszczane kąpieliska — głośnie i bardziej sprzyjające zabawie niż odpoczynkowi. Chaupy, Osłonino i Dębki, to osiedla spokojne, w których przeważa ilość osób starszych i małych dzieci.

Z charakterem osiedla związany jest ściśle program jego inwestycji.

Niezależnie jednak od urządzeń rozrywkowych i uż. publicznej zgrupowanych przede wszystkim w osiedlach większych, racjonalny program zagospodarowania pobraża musi we wszystkich osiedlach uwzględniać niezbędne urządzenie sanitarne, jak woda, kanalizacja, sieć elektryczną i sieć komunikacyjną. W tej dziedzinie mimo ostatnich inwestycji w Juracie i Jastarni istnieją olbrzymie braki, które grożą zahamowaniem ruchu letniskowego.

Ruch obozowy posiada na wybrzeżu specjalną wagę ze względu na jego znaczenie wychowawcze. Dotychczas ruch ten, mimo, że prowadzony przez organizacje, nie został ujęty w ramy planowej akcji.

Pod akcją taką należy rozumieć także postawienie obozów, aby istotnie zbliżały one ludzi do morza i zaprawiały w żeglarskim.

Na obozy o charakterze lądowym dosyć jest miejsca w Szwajcarii Kaszubskiej i w innych okręgach turystycznych Polski.

Wobec dużej i bardzo nierównomiernej frekwencji w pasie pobraża specjalnego znaczenia nabiera sprawa właściwej aprowizacji ludności napływowej.

Krótki okres sezonu nad polskim morzem wymaga precyzyjnej organizacji, to też sprawa ta powinna być tematem specjalnego studium — które ustaliłoby zarówno możliwość produkcji jak i konsumpcji, a także narzuciło ramy organizacyjne temu zagadnieniu.

Pojezierze Kaszubskie i Brodniekie

Zupełnie odrębną rolę gospodarczą w ruchu letniskowym i turystycznym odgrywają tereny polskiego pojezierza. Przy omawianiu stanu uzbrojenia letniskowo-turystycznego Wielkiego Pomorza, grupa ta została określona jako słabo uzbrojona, a zarazem jako wymagająca stosunkowo najtańszego inwestowania w porównaniu ze zdrojowiskami morskimi.

Przystosowanie terenów Szwajcarii Kaszubskiej i borów Tucholskich i pojezierza Brodniekiego, do ruchu letniskowego, poza usprawnieniem komunikacji, które leży w programie drogowym, polegać będzie na tanim budownictwie letniskowo-obozowym i na przygotowaniu ludności miejscowej do obsługi turystów i letników.

Na tym terenie występować mogą trzy wyraźne formy wywiezaw:

- 1) Spokojne lotnisko położone w lesistej okolicy w pobliżu wody.
- 2) Obozy młodzieży i starszych.
- 3) Letniska podmiejskie.

Letniska rozwijać się mogą, bądź w oparciu o istniejące osiedla, bądź o zajazdy — gospody.

Koniecznym byłoby uruchomienie w tym celu takich kredytów na tego rodzaju budownictwo.

W obozach zagadnienie mieszkań rozwiązywane jest przez organizacje.

Letniska podmiejskie zaś powstają samorzutnie, w miarę rozwoju miasta — chodzi tu więc jedynie o akcję planową, która może być uregulowana planami zabudowania.

Drugim czynnikiem niezbędnym dla powstania ruchu letniskowo-turystycznego jest zorganizowanie aprowizacji i zapewnienie letnikom zdrowego i taniego pożywienia.

Materiały statystyczne wykazują, że tereny województwa pomorskiego najbardziej nadające się na rozwój lotnisk ze względów krajobrazowych, pokryte lasami i siecią jezior, posiadają jednocześnie słabą glebę i nieznaczne uprzemysłowienie.

Rozwój ruchu letniskowego na tych terenach jest więc z jednej strony jednym z nielicznych czynników ożywienia gospodarczego, z drugiej zaś strony nasuwa poważne trudności, ze względu na deficytowe saldo przewozów produktów rolnych. Najpilniejszą zatem rzeczą byłaby akcja propagowania hodowli warzyw na glebach słabych i rozwijanie możliwości hodowlanych tych terenów.

Pamiętać należy, że pow. chojnicki i okoliczne, były przed wojną światową bazą aprowizacyjną warzywniczą dla Niemiec. Ciężkie warzywa jak kapusta, ogórki, marchew itd. udają się na tych ziemiach bardzo dobrze, przy aprowizacji zaś letników indywidualnych jak i całych obozów wypoczynkowych — najważniejszymi produktami i najbardziej poszukiwanymi są warzywa i nabiał.

Koniecznym jest poza tym położenie nacisku na duże możliwości Pomorza w produkcji owoców pestkowych.

W tym celu należałoby organizować kursy kształcące instruktorów warzywnictwa, uwzględniać przy parcelacji rolnej powstawanie działek ogrodniczych i dbać o osadzanie na nich ludzi posiadających wykształcenie fachowe i dostateczne środki finansowe.

Jak już podkreślone zostało na wstępie referatu, szczególną uwagę należy na tych terenach przywiązywać do ruchu obozowego.

Właściwie zorganizowana sieć obozów oddawałaby tu podwójne usługi.

Uczestnicy obozów mieliby możliwość spędzenia wakacji w zdrowym klimacie, pięknej okolicy; uprawiając sporty wodne — ludność miejscowa zaś nawiązywałaby kontakt z ludźmi z głębi kraju i umacniała się w polskości — nie licząc niewątpliwych korzyści gospodarczych wynikających z aprowizowania obozów.

Odrębne miejsce w tej grupie lotnisk zajmują letniska podmiejskie.

Letniska te rozwijają się naogół samorzutnie i mają zapewnioną frekwencję spośród mieszkańców

czają się do właściwej ich regulacji i kierowania poli-większych ośrodków. Potrzeby tych lotnisk ograniczają terenową, oraz do usprawnienia komunikacji kolejowej i drogowej z ośrodkiem.

Problem zagospodarowania w dziedzinie turystyki

Zagadnienie turystyki zostało celowo wyodrębnione z poprzednich rozdziałów, gdyż nie da się ono z wiązać z jakimś określonym pasem terenu czy też grupą lotnisk.

Jest rzeczą ogólnie wiadomą, że zarówno bogata rzeźba terenu, obwitość lasów i jezior, bliskość morza, jak wreszcie i znaczna ilość starych i pięknych miast zabytkowych stwarza z woj. pomorskiego jeden z najcenniejszych okręgów turystycznych.

W społeczeństwie polskim zamiłowanie do turystyki nie jest wprawdzie bardzo powszechne, ale rozwija się coraz więcej, o też czas jest, aby ująć je w planową akcję i umożliwić zwiedzenie kraju, a przez ożywienie ruchu turystycznego przyczynić się do gospodarczego podniesienia okręgu.

Zagadnienie turystyki polega na trzech zasadniczych elementach.

Atrakcyjność obiektów zwiedzanych, szlakach turystycznych (lądowych lub wodnych) i sieci schronisk i miejsc noclegowych.

Atrakcyjności nie brak poszczególnym okolicom Pomorza. Sprawa szlaków turystycznych jednak mimo pozornej gęstości linii kolejowych i dróg w województwie, nie jest jeszcze rozwiązana.

Właściwe rozwiązanie szlaków turystycznych będzie polegało w dziedzinie kolejnictwa na:

Skorygowaniu rozkładów jazdy, —

Ułatwieniu przejazdów turystycznych i umożliwieniu taniego przewozu sprzętu turystycznego.

W dziedzinie dróg kołowych usprawnienie polegać będzie na:

- 1) przeprowadzeniu odpowiedniej ilości dróg dalekobieżnych wiążących z głównymi ośrodkami kraju,
- 2) usprawnieniu sieci dróg lokalnych i doprowadzających do miejscowości, których z punktu widzenia ruchu turystyczno-lotniskowego,
- 3) oraz na przeprowadzeniu specjalnych dróg turystycznych biegnących przez najciekawsze zakątki Pomorza.

Należy zaznaczyć, że całkowity program drogowy dla celów turystyki został uwzględniony przez Biuro Planu Regionalnego w projektowanym układzie drogowym, przedstawionym na posiedzeniu sekcji komunikacyjnej Rady Gospodarczej.

Poza tymi kosztownymi inwestycjami pozostaje do rozwiązania sprawa ścieżek i szlaków pieszych oraz szlaków żeglugi sportowej, śródlądowej (yachtowej i kajakowej).

Szlaki piesze nie wymagają żadnych inwestycji poza wyznaczeniem ich i ułatwieniem przez wydanie odpowiednich przewodników.

Szlaki zaś wodne stworzyła na terenie województwa pomorskiego sama natura, obecnie chodzi tylko o ich oczyszczanie z progów i pni, oraz częściowe połączenie a także o uregulowanie stosunku prawa turysty wodnego do praw rybackich. Sieć schronisk i miejsc noclegowych jako rzeczy niezbędny element tu-

rystyki wymaga na terenie województwa zasadniczego ujęcia.

Obecnie poza nielicznymi schroniskami szkolnymi i hotelem turystycznym w Gdyni nie ma prawie na terenie województwa odpowiednich urządzeń.

Powstanie szeregu schronisk w okęgach turystycznych — Szwajcarii Kaszubskiej i opjezierza Brodnickiego — jest niezbędnym warunkiem otwarcia tych terenów dla turystyki. Schroniska te powinny być tak zakładane, aby wiązały szlaki turystyki lądowej i wodnej.

Znaczenie propagandy Poza omówionymi potrzebami inwestycyjnymi i organizacyjnymi zdrojowisk, letnisk i terenów turystycznych, warunkiem niezbędnym dla obudzenia zainteresowania ruchem letniskowo-turystycznym jest, jak wiadomo, właściwa propaganda. Zagadnienie to nabiera szczególnego znaczenia, jeśli chodzi o mało znane tereny turystyczne Wielkiego Pomorza. Z tego względu program najskuteczniejszej akcji propagandowej powinien być fachowo i wszechstronnie opracowany i wprowadzony w życie.

Sprawa rozwoju przemysłu ludowego Jednym z dalszych czynników ożywienia gospodarczego Pomorza, w związku z ruchem turystycznym i letniskowym jest chałupniczo prowadzony przemysł ludowy.

Przemysł ten w porównaniu do innych województw jest naogół słabo rozwinięty. Badania Izby Rolniczej wykazały, że istnieją właściwie dwa wyraźniejsze ośrodki tego przemysłu: Północne pow. Pomorza (Kaszubszczyzna), w których rozwinęło się hafciarstwo i garncearstwo, drugi ośrodek w powiatach nadwiślańskich, gdzie rozwija się koszykarstwo.

Z wymienionych dwu ośrodków głównie kaszubska sztuka ludowa zasługuje na poparcie ze względu na dawne tradycje.

Właściwie zorganizowany zbyt wyrobów ceramicznych i haftów w związku z trudnymi warunkami, w jakich pracuje rolnictwo tych powiatów, byłby pożądaną pomocą dla słabszej finansowo ludności miejscowej.

Résumé Reasumując te ogólnie nakreślone uwagi należy stwierdzić, że Wielkie Pomorze jest już w tej chwili nastawione aktywnie w stosunku do zagadnienia letnisk i turystyki — dalszy rozwój tego ruchu zależy obecnie od właściwego zainwestowania terenu na podstawie jednolitego programu i od zorganizowania ludzi dla podjęcia tej ważnej akcji.

W tej myśli pozwalam sobie przedłożyć Pomorskiej Radzie Gospodarczej szereg wniosków ramowych, które po ich zaakceptowaniu zostaną szczegółowo opracowane przez Sekcję Zdrojowo-Turystyczną.

Tezy Sekcja Turystyczno - Uzdrowiskowa Pomorskiej Rady Gospodarczej, wychodząc z założenia, że:

- 1) Morze i Pomorze powinno być w każdej dziedzinie życia zbiorowego jak najsilniej związane z resztą kraju, że
- 2) Ruch letnisko-turystyczny jest polem, w wysokim stopniu umożliwiającym to związanie — dalej, że

- 3) Teren Województwa Pomorskiego ma wszelkie dane na to, aby stać się jednym z najcenniejszych obszarów turystyczno-letniskowych i wreszcie, że
- 4) Ruch ten staje się potężną dźwignią gospodarczą dla całego okręgu, —

przedstawia Pomorskiej Radzie Gospodarczej następujące wnioski ogólne z prośbą o ich przyjęcie i umożliwienie wprowadzenia ich w czyn.

Pomorska Rada Gospodarcza stwierdza, że:

Planowanie 1) Koniecznym jest oparcie programu działania na ogólnym studium letnisko-turystycznym, które określiłoby między innymi ścisłą weryfikację miejscowości i terenów nadających się na cele zdrojowo-letniskowe i turystyczne, w uwzględnieniu obecnego ich stanu i możliwości rozwoju.

W tym celu koniecznym jest nawiązanie ścisłego kontaktu z Komisją Regionalnego Planu Zabudowania Północnej Części Województwa Pomorskiego i z Polskim Instytutem Balneologicznym w Krakowie.

Administracja 1) Z uwagi na fakt, że 1/7 kapitału ulokowanego w Uzdrowiskach Polskich, wyrażająca się sumą 30 milionów zł. ulokowana jest w urządzeniach i zakładach zdrojowych Wielkiego Pomorza, oraz że roczne wpływy z ruchu uzdrowiskowo-turystycznego na Pomorzu przekraczają sumę 15 milionów, koniecznym jest aby władze państwowe i samorządowe, zarówno jak organizacje samorządu gospodarczego, otaczały szczególną opieką ten odcinek życia gospodarczego.

2) Koniecznym jest ustalenie właściwego stosunku lokalnych władz gminnych do ruchu letniskowo-turystycznego na Zebranie Pomorskiej Rady Gospodarczej w stosunku do letniska.

3) Wskazaniem byłoby wzbudzenie zainteresowania władz powiatowych i gminnych ruchem letniskowo-turystycznym i pouczenie władz gminnych o roli jaką ruch ten odgrywa dla życia społecznego i gospodarczego kraju. W Wydziałach Powiatowych i gminach winni być wyznaczeni specjaliści urzędnicy do prowadzenia spraw letniskowo - turystycznych, do nich też należałoby opracowanie programów i sprawozdań lokalnych w tej dziedzinie.

4) Koniecznym jest wprowadzenie szczegółowej statystyki ruchu letniskowo - turystycznego i zdrojowego z uwzględnieniem rozmieszczenia ruchu indywidualnego i masowego, oraz czasu pobytu w celu wypośrodkowania przeciętnej konsumpcji i ustalenie szeregu danych niezbędnych do studiów w tej dziedzinie.

5) Koniecznym staje się powołanie do życia Związku Międzykomunalnego dla spraw letniskowych i turystycznych wyposażonego w odpowiednią egzekutywę w stosunku do organizacji pracujących w tej dziedzinie. Związek ten miałby na celu między innymi:

- a) Uaktywnienie propagandy;
- b) Przygotowanie terenu do przyjęcia letnika;
- c) Urządzenie i organizowanie kursów hotelarskich, pensjonatów itp.
- d) Kształcenie fachowego personelu dla spraw turystyki itp.

Komunikacja 1) Z uwagi na ścisłą zależność zagadnienia turystyki i zdrojowisk do komunikacji, konieczną staje się najspieszniejsza rozbudowa dróg wiążących turystyczny okręg Pomorski z całym

krajem i dróg lokalnych mających znaczenie dla turystyki.

2) Rozwój turystyki samochodowej wymaga zakładania placów postojowych w miejscowościach i zwiększenia ilości stacji obsługi.

3) Koniecznym staje się usprawnienie żeglugi śródlądowej i przystosowanie jej do celów turystyki.

4) Właściwa obsługa szlaków turystycznych liniami autobusowymi, wymaga jak najspieszniejszej realizacji.

5) Właściwa obsługa terenów turystyczno - letniskowych ruchem kolejowym wymaga:

- a) skorygowania rozkładów jazdy pod kątem widzenia potrzeb turystyki,
- b) zwiększenia liczby przystanków w okręgach turystycznych,
- c) zwiększenia ilości stacji docelowych w karnetach towarzystw turystycznych,
- d) zwiększenia ilości pociągów popularnych.

6) Właściwy rozwój turystyki wymaga wyznaczenia, uporządkowania i zagospodarowania szlaków turystycznych zarówno lądowych jak i wodnych.

Inwestycje 1) Kąpieliska na wybrzeżu morskim wobec stale wzrastającej frekwencji wymagają jak najspieszniejszej budowy urządzeń sanitarnych i użyteczności publicznej.

2) Właściwy rozwój ruchu turystycznego wymaga natychmiastowej akcji w kierunku budowy schronisk wzdłuż szlaków turystycznych, a także hoteli turystycznych dla wycieczek, tych ostatnich brak jest w szczególności na pobrzeżu i w Gdyni, gdzie zachodzi potrzeba rozładowania masowego ruchu kolejowego.

3) Należy stwierdzić potrzebę budowy i podniesienie dotychczasowego stanu plaż zarówno nad morzem jak i w miejscowościach letniskowych, położonych nad jeziorami lub rzeką.

4) Należy dążyć do utrzymania Zdrojowiska w Ciechocinku i Inowrocławiu na należytych poziomach przez wprowadzanie najnowszych urządzeń leczniczych oraz odpowiednio je rozbudowywać, popierając równocześnie powstawanie i rozwój nowych, posiadających naturalne warunki lecznicze.

Popieranie przemysłu ludowego 1) Należy zorganizować zbyt:

- a) przez utworzenie bazarów w większych skupieniach letniskowych, które skupowałyby od ludności miejscowej gotowe wyroby przemysłu ludowego i domowego i następnie rozprowadzały je wśród letników i turystów,
- b) przez urządzenie stałego przewoźnego kiosku dla propagandy i sprzedaży wyrobów przemysłu ludowego w Gdyni, w kąpieliskach nadmorskich.

2) Należy stworzyć w ośrodkach turystycznych powiatów kaszubskich przemysł pamiątkarski. Przedmioty te winny być tanie, nadawać się do naszej masowej produkcji oraz winny być należycie opracowane w oparciu o sztukę ludową z uwzględnieniem momentów artystycznych.

3) Należy dążyć do stworzenia zbiorów muzealnych nawet w skromnych rozmiarach, łączyć je z bazarami i specjalnymi pokazami wyrobów przemysłu ludowego i domowego.

4) Należy dążyć do utworzenia komitetu wykonawczego dla zrealizowania powyżej podanych celów, w skład którego winny wejść delegaci Towarzystwa Popierania Przemysłu Ludowego w Toruniu, Zrzeszenia Regionalnego Kaszubów Stanicy Pomorskiej Izby Rolniczej i Samorządu Terytorialnego Pomorskiego.

Apropozycja 1) Z uwagi na konieczność właściwego zorganizowania aprowizacji ludności napływowej i związania interesów rolnictwa pomorskiego z ruchem turystyczno-letniskowym należy położyć silny nacisk na podniesienie możliwości produkcji warzywniczo-rolnej i sadownictwa obszarów zwłaszcza północnego Pomorza przez:

- a) uwzględnienie w najbliższych latach przy parcelacji rolnej, parcel ogrodniczych,
- b) osadzenie na tych parcelach ludzi posiadających odpowiednie wykształcenie fachowe i dostateczne środki finansowe,
- c) stworzenie funduszu kredytowego pod zarządem Pomorskiej Izby Rolniczej, przeznaczonego na pożyczki związane z zakładaniem inspektów i szklarni,
- d) wykorzystanie wielkiego bogactwa owoców leśnych na Pomorzu,
- e) wydatne ułatwienie rozwoju hodowli bydła, nierogacizny i drobiu w obszarach o słabej glebie.

Regulamin Pomorskiej Rady Gospodarczej

§ 1.

1. Dla ożywienia życia gospodarczego Pomorza, jako całości, pogodzenia sprzecznych interesów i ustalenia hierarchii potrzeb gospodarczych w harmonii z programem gospodarczym całego Państwa powołuje się Pomorską Radę Gospodarczą.

2. P. R. G. przeprowadza studia nad życiem gospodarczym i ustala program gospodarczy Pomorza, uzgadnia i syntetyzuje interesy i postulaty poszczególnych sfer i czynników gospodarczych i jest organem opiniotwórczym Wojewody Pomorskiego w sprawach gospodarczych.

3. Dla wykonania swych prac i zadań P. R. G. utrzymuje kontakt i współpracuje ze wszystkimi zainteresowanymi sferami i czynnikami oraz z władzami, interesującymi się zagadnieniami gospodarczymi.

§ 2.

1. Członków Pomorskiej Rady Gospodarczej powołuje Wojewoda Pomorski na okres trzech lat z pośród przedstawicieli samorządów gospodarczych, terytorialnych, dobrowolnych organizacji gospodarczych, instytucji i organizacji o charakterze społecznym lub naukowym, interesujących się zagadnieniami gospodarczymi, jak również z pośród osób, pracujących teoretycznie lub praktycznie na polu gospodarczym.

2. Ponadto Wojewoda Pomorski deleguje względnie zaprasza do Rady przedstawicieli urzędów państwowych, zainteresowanych w sprawach gospodarczych Pomorza.

§ 3.

Organami Pomorskiej Rady Gospodarczej są:

1. zebranie plenarne,

3. komitet wykonawczy,

1. Plenarnym zebraniom przewodniczy prezes Pomorskiej Rady

3. sekcje.

§ 4.

Gospodarczej wybrany z grona Rady na pierwszym zebraniu konstytucyjnym na okres lat 3-ech.

2. Plenarne zebrania zwołuje prezes Pomorskiej Rady Gospodarczej w zasadzie raz do roku w porozumieniu z Wojewodą Pomorskim względnie na życzenie Wojewody.

3. Plenarne zebrania

- a) na wniosek Komitetu Wykonawczego wydają opinie w ważniejszych sprawach gospodarczych jako sformułowanie uzgodnionych poglądów i postulatów sfer i czynników gospodarczych Pomorza,
- b) wybierają ze swego grona Prezesa Pomorskiej Rady Gospodarczej, Wiceprezesa, Sekretarza Generalnego oraz członków Komitetu Wykonawczego na okres lat 3-eh.
- c) uchwalają w miarę potrzeby regulaminy wewnętrzne dla Rady i jej organów,
- d) uchwalają budżet Rady.

§ 5.

1. Komitet wykonawczy jest stałym organem Pomorskiej Rady Gospodarczej. Opinie wydane w sprawach gospodarczych przez K. W. są uważane za opinie P. R. G.

2. Prezes P. R. G. jest zarazem Przewodniczącym Komitetu Wykonawczego. W razie nieobecności Prezesa przewodniczy Wiceprezes.

3. Skład Komitetu Wykonawczego i ilość jego członków ustala każdorazowo zebranie plenarne Pomorskiej Rady Gospodarczej z tym, że w skład Komitetu wchodzi z urzędu delegaci Wojewody Pomorskiego.

4. Komitet wykonawczy składa plenarnemu zebraniu sprawozdanie ze swych czynności.

§ 6.

1. Dla przeprowadzenia poszczególnych zagadnień Komitet Wykonawczy powołuje Sekcje. Sekcje mogą w miarę potrzeby dzielić się na podsekcje oraz mają prawo kooptacji fachowców. W skład poszczególnych sekcji wchodzi z urzędu urzędnicy fachowi delegowani przez Wojewodę oraz przedstawiciele instytucji publicznych, do których zakresu należy dane zagadnienie.

2. Sekcje wydają opinie za pośrednictwem Komitetu wykonawczego oraz składają temuż Komitetowi sprawozdanie ze swych czynności.

§ 7.

1. Dla załatwienia korespondencji oraz wszelkich spraw organów Rady tudzież dla zgromadzenia i przygotowania materiałów dla posiedzeń plenarnych, Komitetu wykonawczego i sekcji czynne będzie biuro Pomorskiej Rady Gospodarczej.

2. Prasami biura kieruje Sekretarz Generalny, który również wyznacza personel biura w porozumieniu z Prezesem P. R. G.

§ 8.

1. Członkowie Pomorskiej Rady Gospodarczej, Komitetu Wykonawczego i Sekcji pracują honorowo.

2. Koszta podróży i diety powyższych osób pokrywa w zasadzie władza lub instytucja delegująca daną osobę do organów Rady.

§ 9.

1. Koszta prowadzenia biura i inne wydatki Rady będą pokrywane z corocznych opłat dobrowolnych zadeklarowanych przez instytucje wchodzące w skład Rady.

2. Wydatki Rady będą dokonywane w ramach budżetu uchwalonego przez plenarne zebranie. Sprawozdanie z wykonania budżetu składa Komitet Wykonawczy na zebraniu plenarnym.

Jak doszło do powstania Pomorskiej Rady Gospodarczej

Konferencja przygotowawcza

Dnia 10 stycznia 1939 r. w Toruniu odbyła się na zaproszenie Wojewody Pomorskiego p. Władysława Raczkiewicza konferencja przygotowawcza do Pomorskiej Rady Gospodarczej. W konferencji wzięli udział przedstawiciele samorządu terytorialnego i gospodarczego, bankowości, spółdzielczości, ważniejszych branż gospodarczych tudzież delegaci władz interesujących się problemami gospodarczymi. Zagajając konferencję p. Wojewoda określił przede wszystkim charakter przyszłej Rady Gospodarczej, która nie może być z natury rzeczy, jakąś nadbudówką wkraczającą w kompetencje istniejących instytucji publiczno-prawnych, lecz organem opiniodawczym formułującym uzgodnioną opinię kół społeczno gospodarczych Pomorza oraz — centralną komórką studiów regionalno-gospodarczych. Na tym tle p. Wojewoda nakreślił następujące kierunki wzgl. etapy pracy, które rozwiną się przed przyszłą Radą Gospodarczą: 1) sformułowanie najpilniejszych potrzeb gospodarczych Pomorza, 2) ustalenie hierarchii tych potrzeb w harmonii z interesami poszczególnych ośrodków i branż, 3) scharmonizowanie pomorskiego planu gospodarczego z planem ogólnopolskim. Na zakończenie swego przemówienia p. Wojewoda specjalnie podkreślił moment, że konferencja przygotowawcza będzie miała na celu nie tylko zaprojektowanie struktury Rady i jej zadań, lecz również bezzwłoczne przystąpienie do prac wstępnych nad najpilniejszymi i najaktualniejszymi problemami gospodarczymi, aby w ten sposób, pierwsze konstytucyjne zebranie Pomorskiej Rady Gospodarczej mogło się zastanowić nad niektórymi konkretnie już przepracowanymi problemami.

W wyniku dyskusji zebrani na konferencji przygotowawczej zgodnie ustalili, że: 1) Pomorska Rada Gospodarcza będzie ciałem formułującym uzgodnioną opinię sfer gospodarczych Pomorza dla Wojewody i innych władz zainteresowanych, 2) jako organ opiniodawczy P. R. G. nie będzie miała charakteru jakiegś nadbudówki w stosunku do istniejących władz oraz instytucji publiczno-prawnych, 3) P. R. G. będzie miała charakter ciała trwałego, 4) dla zachowania tej cechy trwałości oraz ciągłości prac P. R. G. zostanie

wyłoniony Komitet Wykonawczy, 5) do pomocy Komitetu Wykonawczego powstanie biuro Pomorskiej Rady Gospodarczej pomyślane narażenie jak najskromniej, 6) do czasu powołania pierwszego zebrania konstytucyjnego P. R. G. utworzony zostanie ścisły Komitet Organizacyjny, który zarówno zajmie się (za pomocą utworzonych ad hoc tymczasowych sekcji) przeanalizowaniem niektórych problemów konkretnych, jako też opracuje wewnętrzny regulamin P. R. G. tj. jej strukturę organizacyjną.

W toku dyskusji jeden z obecnych poruszył sprawę ilościowej reprezentacji poszczególnych zrzeszeń w P. R. G. W kwestii tej p. Wojewoda wyraził pogląd, że sprawa ta nie może mieć istotnego znaczenia, gdyż na plenum Rady powinny wpływać tylko sprawy niesporne — już wcześniej gruntownie przedyskutowane w sekcjach i komitecie wykonawczym, przez co na plenum Rady uniknie się z reguły głosowania.

W konkluzji konferencja przygotowawcza uchwaliła udzielenie następujących dyrektyw ścisłemu Komitetowi organizacyjnemu:

1) zilustrowanie na 1-ym konstytucyjnym zebraniu P. R. G. zarysu sytuacji gospodarczej Pomorza wraz z naszkicowaniem generalnego planu najpilniejszych potrzeb inwestycyjnych;

2) przepracowanie najpilniejszych, już dojrzałych do rozstrzygnięcia konkretnych problemów gospodarczych i wystąpienia na 1-ym plenum P. R. G. z wnioskami w sprawach drogowych, turystycznych, elektryfikacyjnych i ewentl. innych;

3) opracowanie regulaminu wewnętrznego P. R. G. Równocześnie ustalono skład Komitetu organizacyjnego w sposób następujący: dr J. Kulikowski, jako przewodniczący oraz jako członkowie przedstawiciele Izby Przemysłowo-Handlowej, Rolniczej i Rzemieślniczej, Starostwa Krajowego, Związku powiatów pomorskich i Koła miast pomorskich — przy współudziale delegatów p. Wojewody Pomorskiego.

Prace Komitetu Organizacyjnego.

Zgodnie z wytycznymi nakreślonymi przez konferencję przygotowawczą prace Komitetu organizacyjnego poszły równolegle w dwóch kierunkach. Z jednej strony przystąpiono do powołania sekcji tymczasowych, mających za zadanie przepracowanie problemów konkretnych dla wystąpienia na

1-ym plenum P. R. G. z odpowiednimi referatami szczegółowymi, jako też wszczęto studia i prace wstępne nad referatem generalnym, mającym zobrażać ogólną sytuację gospodarczą Pomorza. Z drugiej strony — rozpoczęto prace organizacyjno-techniczne, mające na celu przygotowanie się do zwołania przez p. Wojewodę pierwszego konstytucyjnego zebrania P. R. G.

Jeżeli chodzi o pierwszy kierunek prac, to zaraz na pierwszym zebraniu Komitetu organizacyjnego w dniu 23 stycznia rb. postanowiono, że Izby samorządu gospodarczego oraz Związek powiatów pomorskich i Koło miast pomorskich opracują i nadeślą pod adresem Komitetu szczegółowe referaty dotyczące ich odcinków gospodarczych; referaty te posłużą następnie jako materiał do referatu generalnego dotyczącego ogólnej sytuacji gospodarczej Pomorza. Na jednym z późniejszych posiedzeń Komitetu poruszono dr J. Kulikowskiemu, przewodniczącemu Komitetu organizacyjnego, opracowanie i wygłoszenie na plenum referatu generalnego. Co do konkretnych spraw szczególnych postanowiono wysunąć na 1-ym plenum P. R. G. wnioski w sprawach komunikacyjnych, elektryfikacyjnych i turystycznych. W tym celu powołano do życia 1) sekcję komunikacyjną (z podziałem na 2 podsekcje: dróg kołowych i dróg wodnych) pod przewodnictwem dr J. Kulikowskiego; 2) sekcję elektryfikacyjną pod przewodnictwem M. Zakrzewskiego, naczelnika wydziału Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego; 3) sekcję turystyczno-zdrojową pod przewodnictwem A. Jankowskiego, prezydenta m. Inowrocławia.

O wynikach prac tych sekcji będzie mowa niżej.

Ponadto na posiedzeniach K. O. zastanawiano się nad zagadnieniem decentralizacji systemu administracji handlu zagranicznego przez stworzenie odpowiedniego ośrodka dyspozycyjnego na Pomorzu — pod kątem celowości powołania do życia specjalnej „sekcji handlu portowego”. Doceniając w pełni wagę tego zagadnienia K. O. stanął jednak na stanowisku, że problem powyższy wymaga jeszcze gruntownych studiów i postanowił kwestię utworzenia odpowiedniej komórki pracy w P. R. G. („sekcji handlu portowego”) odłożyć do czasu definitywnego ukonstytuowania się P. R. G. — Również do czasu ostatecznego zorganizowania się P. R. G. odłożono sprawę utworzenia sekcji, która by rozpracowywała zagadnienia bezrobocia i racjonalizacji inwestycji (opracowanie programu inwestycyjnego zarówno pod kątem ekonomicznym, jak i pod kątem rozładowania bezrobocia).

Natomiast ze względu na pilność sprawy akceptowano treściwy memoriał Sekcji komunikacyjnej w sprawie zorganizowania nadzoru fachowego nad budową i konserwacją dróg kołowych. Z upoważnienia K. O. Przewodniczący Komitetu złożył ten memoriał p. Wojewodzie.

Również z opowiadania Komitetu Przewodniczący K. O. przeprowadził szereg rozmów w sprawach prac K. O. z Biurem Planowania przy Wicepremierze, z Dyrekcją Funduszu Pracy i z inn. centralnymi instytucjami w Warszawie.

Organizacja techniczna

W okresie od 10. I. do 31. V. rb. Komitet Organizacyjny odbył 6 posiedzeń. Na posiedzeniu K. O. w dniu 31-go maja rb. zostały definitywnie przedyskutowane referaty i wnioski, jakie mają być złożone na 1-ym plenum P. R. G. Za zgodą p. Wojewody Pomorskiego prowizoryczne biuro K. O. zostało zorganizowane przy Urzędzie Wojewódzkim Pomorskim. Kierownikiem biura a zarazem sekretarzem K. O. oraz stałym łącznikiem p. Wojewody z K. O. był radca M. Pawlikowski. Biuro załatwiało korespondencję K. O. i — częściowo — sekcji oraz zbierało i gromadziło odnośne materiały.

Fundusze i wydatki.

Od początku ukonstytuowania się K. O. przyjęto zasadę, że diety i koszty podróży członków K. O. i sekcji pokrywa delegująca dane osoby władza lub instytucja i tylko w wypadku, gdy dana osoba nie reprezentuje żadnej instytucji koszt podróży pokrywa P. R. G. — Przyjęto też zasadę (uwidocznoną w projekcie regulaminu) P. R. G., że fundusze P. R. G. składają się z sum dobrowolnie zadeklarowanych przez poszczególne instytucje wchodzące w skład P. R. G. Dotąd w okresie organizacyjnym zadeklarowano 20 000 zł, a mianowicie: 10 000 zł zadeklarował Komunalny Bank Kredytowy w Poznaniu 5 000 zł — Francusko-Polskie Tow. Kolejowe w Bydgoszczy i 5 000 zł. — Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych w Poznaniu.

W okresie organizacyjnym poniesiono pewne wydatki biurowe (wynagrodzenie personelu biurowego, druki, wykresy itp.), wydatki na telefony zamiejscowe, koszty podróży i niektóre wydatki rzeczowe. Do dnia 31 maja rb. ogólna suma wydatków wyniosła zł 1 789 gr 10. Do sumy tej dojdą jeszcze specjalne wydatki związane bezpośrednio z przygotowaniem i zwołaniem pierwszego zebrania konstytucyjnego P. R. G., które się odbędzie dnia 3 czerwca rb. — Fundusze P. R. G. są zdeponowane w Komunalnej Kasie Oszczędności Wojew. Pomorskiego.

Udział w zebraniu plenarnym

Specjalną pracą K. O. było ułożenie listy władz instytucji i osób, które mają być zaproszone przez p. Wojewodę na 1-e konstytucyjne zebranie P. R. G. Listę zaprojektowano na podstawie wniosków instytucji reprezentowanych w Komitecie organizacyjnym (Izb samorządu gospodarczego, Starostwa Krajowego, Związku powiatów pomorskich i Koła miast pomorskich) a następnie, po omówieniu i uzupełnieniu na jednym z posiedzeń K. O. przedłożono p. Wojewodzie Pomorskiemu do akceptacji. Listę instytucji i osób zaproszonych ułożono według następujących grup: a) władze i urzędy, b) samorząd terytorialny, c) samorząd gospodarczy, d) rolnictwo, e) przemysł i handel, f) rzemiosło, g) bankowość, h) spółdzielczość, i) instytucje i organizacje społeczne, j) senatorowie i posłowie Pomorza, k) osoby pracujące teoretycznie lub praktycznie na polu gospodarczym, l) prasa i radio, m) członkowie sekcji P. R. G. Przy układaniu listy zaproszonych kierować się myślą; aby listy tej specjalnie nie rozbudowywać, mając na względzie, że przyszłe sankcje P. R. G., które z natury rzeczy będą podstawowymi komórkami prac Rady, będą miały prawo szerokiej kooperacji współpracowników (zwłaszcza fachowców).

Regulamin

Stosownie do dyrektyw konferencji przygotowawczej z dnia 10. I. rb. K. O. zajął się również opracowaniem projektu regulaminu P. R. G. Zastanawiając się nad strukturą prawną przyszłej Rady Gospodarczej i mając na względzie jej charakter (opiniodawczo-subsydiarny), Komitet odrzucił koncepcję stowarzyszenia zarejestrowanego, a co za tym idzie — odrzucił konieczność układania formalnego statutu, jako koncepcję zbyt sztywną i krępującą, natomiast zatrzymał się na projekcie oparcia działalności P. R. G. na przepisach treściwego i elastycznego regulaminu wewnętrznego.

Przydział referatów

Jak wyżej wspomniano, opracowanie i wygłoszenie referatu generalnego poruczone Przewodniczącemu K. O. dr. J. Kulikowskiemu. Odnośnie referatów szczegółowych — referat komunikacji w zakresie dróg kołowych powierzono inż. W. Namyśłowskiemu, referat komunikacji w zakresie dróg wodnych — inż. S. Zawadzkiemu, referat turystyczny — prez. A. Jankowskiemu i referat elektryfikacyjny — inż. A. Hoffmanowi.

Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „UNION” S. A. Gdynia

Wyrób tłuszczów i olejów roślinnych z nasion egzotycznych, a mianowicie: palmowego, kokosowego, konopnego, rzepakowego i lnianego Pokost, eksport makuchów, utwardzalnia olejów ciekłych

Adres dla listów: GDYNIA, skrzynka pocztowa 125 — Adres dla przesyłek wagonowych: Gdynia - Port Centralny bocznicą własną. — Adres dla depeesz: Olejarnia Gdynia. Telefon 29-41 Centrala.

NOTATKI

WIELKOPOLSKA, POMORZE I GDAŃSK

Może nigdzie w naszym Państwie nie sprecyzowano wyraźnie tej prawdy, że Wielkopolska, Pomorze i oba nasze porty stanowią jeden kompleks gospodarczy. Reszta kraju to jego zaplecze.

Ścisłe więzy skuwające Wielkopolskę z Pomorzem i Gdynią są zbyt powszechnie znane, aby je powtarzać. Mówią o tej prawdzie statystyki, mówi przede wszystkim samo życie. Mniej znanym zapewne szczegółem jest fakt, że budowa portu w Gdyni wywarła ujemny wpływ na intensywność ruchu w takim śródlądowym porcie, jakim jest port na Warcie w Poznaniu. Nie jest to fakt o zbyt wielkiej doniosłości, ale w każdym razie w ogólnym rzucie zasługuje na baczniejszą uwagę.

Inaczej układa się stosunek Wielkopolski do Gdańska. Właściwie Gdańsk jest portem wielkopolskim, jeśli można tak śmiało tę myśl sformułować. Bo proszę sobie przypomnieć — kto uratował Gdańsk w początkach 1920 roku, gdy groziła mu nieuchronna niemal klęska głodu? Uratowała go Wielkopolska. W kwietniu tego roku prowizoryczne władze gdańskie — nie trzeba zapominać, że w tym okresie organizacja Wolnego Miasta opierała się na zaledwie ośmiu mało wyrażnych artykułach traktatu wersalskiego — znalazły sobie drogę do Ministerstwa b. dzielnicy pruskiej. Wzajemnie za typowy „Notgeld“ otrzymywał wtedy Gdańsk pełnowartościową żywność z Wielkopolski. Niestety równo z zaspokojeniem głodu wezbrała w Gdańsku ochota do wybryków w rodzaju odmowy przeładowania broni i amunicji w okresie największego nasilenia ofensywy bolszewickiej na Warszawę.

Innego rodzaju zainteresowanie ujawniła Wielkopolska wobec Gdańska w 1921 roku. Komisarzem generalnym Rzeczypospolitej w Wolnym Mieście był wówczas Poznańczyk, p. Leon Pluciński. On to przeprowadził rokowania i sfinalizował ostatecznie znaną umowę październikową z tego roku. Umowa październikowa, zwana również umową warszawską, jest po dziś dzień trzecim członem — obok traktatu wersalskiego i konwencji paryskiej — zasadniczej organizacji i stosunku Wolnego Miasta do Polski.

Jak ściśle Wielkopolska jest związana z Gdańskiem pod względem gospodarczym — zbyt wiele szerzej o tym mówić. Ograniczmy się do powtórzenia znanego faktu, że prawie cały eksport zboża (a pod tym względem Wielkopolska odgrywa w Polsce rolę czołową) jest skierowany przez port w Gdańsku. Olbrzymie śpiżarnie gdańskie wypełnione są w swej znacznej części zbożem — plonem ziemi poznańskiej.

Mimo tak bardzo napreżonych stosunków politycznych między Gdańskiem i Polską kupcy gdańscy ani na chwilę nie przerwali kontaktów handlowych z Wielkopolską. Utrzymują je bezpośrednio, lub drogą codziennych z wielkopolskim kupiectwem zbożowym, często nadmieniając, iż nie chcą, aby stosunki polityczne rzucały cień na ich kontakty handlowe z Polską.

— Wierzajcie, to nie my robimy politykę — my tylko handlujemy i chcemy robić z wami, jak dotąd interesy.

Oto typowe powiedzenie kupca gdańskiego, przy okazji rozmów handlowych z kupiectwem wielkopolskim.

W świetle takich faktów zrozumiałe jest ogromne zainteresowanie Wielkopolski obecnym stanem, jaki wytworzył się w Wolnym Mieście wskutek niepoczytalnych sugestii polityków, niezwiązanych z Gdańskiem, ani pochodzeniem, ani też nie wykazujących zdolności do zrozumienia gospodarczych interesów tego drugiego portu Rzeczypospolitej. Stanowisko sformułowane przez min. Becka, że Polska nie da się odepchnąć od Bałtyku, podpisała Wielkopolska oburącz. I nie tylko podpisała, gdyż jest gotowa w każdej chwili ten podpis w pełni honorować. (az)

O PROGRAM ROZWIĄZANIA SPRAWY NIEMIECKIEJ W POLSCE

Głównym zarzutem, jaki stawia się od lat naszemu rządowi, to niedostateczne przemyslenie w jego polityce wewnętrznej ustosunkowania się do mniejszości narodowych w Polsce, bez względu czy chodzi o Żydów, Rusinów czy Niemców. Pierwszym, który zaczął stwarzać system w polityce wobec mniejszości rusińskiej, był śp. Bronisław Pieracki; jako Minister Spraw Wewnętrznych dobrze zgłębił to zagadnienie i stworzył program, mający rozwiązać zagadnienie rusińskie w Polsce. Niestety, właśnie dlatego wroga Polsce ręka pozbawiła go tak wcześnie życia.

Brak jest również systemu wobec sprawy żydowskiej. Wszystko bowiem co głoszone na terenie parlamentu lub w prelekcjach radiowych przez czynniki posiadające zasadniczy wpływ na kierunek prac rządowych, nie stanowi jeszcze dostatecznego programu dla rozwiązania tej coraz bardziej palącej sprawy w Polsce. W rezultacie społeczeństwo stara się choć częściowo zagadnienie to rozwiązać, zresztą niezawsze właściwymi drogami.

Wreszcie jeżeli chodzi o problemat mniejszości narodowej niemieckiej, to i tutaj system polityki wewnętrznej był zawodny. Przysłowiowa polska tolerancja jakże często bowiem była poczytywana za słabość. Pakt nieagresji, w zupełności wykonywany przez rząd polski, niestety nie znalazł dla siebie respektu po drugiej stronie. Polska mniejszość narodowa w Rzeszy niewiele lepiej była traktowana, aniżeli obecnie, po jednostronnym zerwaniu umowy przez Kancelarza. W przeciwieństwie do tego Niemcy w Polsce cieszyli się pełną swobodą polityczną, kulturalną i gospodarczą. Doprowadziło to do niebezpiecznych dla nas przerostów wyrażających się w niejednokrotnej przewadze mniejszości niemieckiej pod względem gospodarczym. Wymienimy tu tylko dla przykładu nieproporcjonalnie silny rozwój spółdzielczości niemieckiej w województwach zachodnich, silniejszy aniżeli polskiej, lub władanie ziemią przez Niemców, dochodzące w niektórych ośrodkach do 35% ogólnej ilości ziemi, gdy ludność niemiecka w Wielkopolsce wynosi 9% a na Pomorzu 9,9%.

Nie jest naszym celem omawianie wszystkich wybujałości w usytuowaniu mniejszości niemieckiej w Polsce. Uczynił to bowiem Józef Winiewicz w swych świetnych szkicach wydanych p. t. „Mobilizacja sił niemieckich w Polsce“*. Na tle doskonale przeprowadzonej charakterystyki sytuacji Niemców w naszym państwie na wszystkich odcinkach życia domaga się postawienia programu rozwiązania zagadnienia niemieckiego. Książka Winiewicza jest jeszcze jednym dokumentem więcej na potwierdzenie tezy o braku głęboko przemyślanej polityki rządu wobec mniejszości narodowych, a w szczególności wobec mniejszości niemieckiej. Według niego, program ten winien oprzeć się na następujących założeniach:

1. Nie chcemy i nie zamierzamy wynaradawiać czy świadomie i konsekwentnie asymilować ludności niemieckiej, zamieszkującej obszar państwa polskiego. Ma ona mieć zupełną swobodę pielęgnowania i języka i obyczajów ojczystych.

2. Nie należy więc stwarzać żadnych praw specjalnych dla mniejszości niemieckiej. Obecnie obowiązujące ustawodawstwo daje dostatecznie szerokie ramy dla ochrony jej odrębności.

* „Mobilizacja sił niemieckich w Polsce“ — Józef Winiewicz, nakładem wydawnictwa „Polityka“, Warszawa 1939 r., stron 215.

3. Stosunek państwa polskiego do mniejszości musi być ściśle taki sam, jak stosunek Trzeciej Rzeszy do mniejszości polskiej w Niemczech.

4. Nie możemy godzić się na robienie z obywateli polskich narodowości niemieckiej aktywnego elementu polityki międzynarodowej Rzeszy wobec Polski.

5. Rola gospodarcza żywiołu niemieckiego w Polsce winna być sprowadzona do właściwej proporcji, odpowiadającej ściśle nikłej liczbie Niemców, mieszkających w naszym państwie.

6. Jednym z czynników, na którym mniejszość niemiecka w Polsce opiera swą organizacyjną siłę, są kościoły ewangelickie. Sprawy ich stosunku do państwa, za wyjątkiem wyznania ewangelicko-augsburskiego, nie została dotąd prawnie uregulowana. Winno to nastąpić jak najszybciej.

7. Nimb misji dziejowej na wschodzie elementu niemieckiego należy zwalczyć celową, na podstawach naukowych opartą propagandą wartości i znaczenia kultury polskiej oraz misji dziejowej Polski.

Wydaje się nam, że wyżej sprecyzowane wytyczne nie są wystarczające na bieżącą chwilę polityczną. Należałoby je uzupełnić wnioskami z tych bogatych doświadczeń, jakich dostarcza polityka Rzeszy niemieckiej wobec Polaków w Niemczech. Ani mniej, ani więcej.

Książka Winiewicza, napisana błyskotliwym piórem dziennikarskim, przedstawia o tyle większą wartość, że została wydana w obecnym okresie politycznym, kiedy dotychczasowy stosunek Państwa wobec mniejszości niemieckiej bezwzględnie musi ulec zmianie. Tutaj Winiewicz dostarcza wiele ciekawego materiału, z którego można wyciągnąć wnioski praktyczne. Jeżeli istotnie znajdujemy się w okresie, w którym zacznie się wykształcać system polityki wobec mniejszości niemieckiej i powstawać konkretny program rozwiązania zagadnienia mniejszości w Polsce, wówczas Winiewicza „Mobilizacja sił niemieckich w Polsce” może oddać rzeczywiste usługi.

Wreszcie na zakończenie z pełnym zadowoleniem podkreślamy: publikacja Winiewicza stanowi jeszcze jeden dowód więcej, że sprawy niemieckie jako zagadnienie zaczynają w Polsce wywoływać prawdziwe zainteresowanie. Po głęboko ujętej Kisielewskiego „Ziemia gromadzi prochy”, „Mobilizacja sił niemieckich w Polsce” jest drugą w tej materii książką. Nam, którzy zagadnieniu niemieckiemu na łamach „Gospodarki Zachodniej” od pierwszej chwili jej powstania poświęcamy wiele miejsca, ożywienie w literaturze na ten temat jest szczególnie mile.

K. Żakowski.

CO SIĘ DZIEJE W OBOZIE ŻYDOWSKIM W ZBĄSZYNIU?

W końcu października ubiegłego roku władze niemieckie przy użyciu znanych, brutalnych metod wtłoczyły dosłownie w granice naszego państwa kilkanaście tysięcy Żydów — obywateli polskich. Utworzono dla nich kilka obozów emigracyjnych, z których największy zorganizowany został w Zbąszyniu. W tym obozie zbąszyńskim zgromadziło się około 6 tysięcy wydalonych z Niemiec Żydów. Już ósmy miesiąc mija, mieszkańcy obozu jest coraz mniej, ale jednak samo zagadnienie pozostało, zwłaszcza, że tych Żydów jest jeszcze stosunkowo bardzo dużo.

Można bez przesady powiedzieć, że nadają oni Zbąszyńowi dość szczególnego kolorytu. W obozie zbąszyńskim przebywa obecnie jeszcze około 3 tys. emigrantów z Niemiec. Według obliczeń żydowskich, koszty utrzymania tego obozu wynoszą przeszło 6 tysięcy złotych dziennie. Kto za to płaci? Przeważnie jest to wynik ofiarności rozmaitych organizacji społecznych żydostwa zagranicznego, oraz organizacji Żydów w Polsce. W mniejszej liczbie partycypują w tych kosztach żydowskie gminy wyznaniowe czyli kahalny. Okazuje się jednak, że ta ofiarność żydowska ma wszystkie cechy ognia słomianego. Do tej pory obóz żydowski w Zbąszyniu kosztuje przeszło 2 miliony złotych. Połowa tej sumy oddana została w naturaliach, połowa w gotówce. We wszystkich obliczeniach opierano się na źródłach żydowskich, potwierdzonych zresztą w prasie żydowskiej, wychodzącej w języku polskim.

W ostatnich dniach zarówno działacze żydowscy jak i prasa wszczęli kampanię za zwinięciem obozu żydowskiego w Zbąszyniu. Dużo się przy tej okazji mówi i pisze, że nad obozem zbąszyńskim unosi się widmo głodu, że braknie już pieniędzy na dalsze utrzymywanie wysiedleńców żydowskich, że dotychczasowe źródła ofiarności żydowskiej już wyschły. Nie podaje się nieścisłego sposobu zliwowania tego obozu. Nie wiadomo co zrobić z Żydami tam zgromadzonymi. Działacze żydowscy wyobrażają sobie, że ci wysiedleńcy powinni znaleźć dla siebie miejsce i rozproszyć się na terytorium całej Rzeczypospolitej.

Oczywiście sam fakt zwinięcia tego obozu byłby mile widziany zwłaszcza w Zbąszyniu i okolicy. Nie potrzeba chyba tłumaczyć, że Żydzi nie wywierają tutaj szczególnie dobrego wpływu. Właściwie oprócz przejściowej dobrej koniunktury gospodarczej dla tej okolicy, w której obóz się mieści, nie wywierają już żadnego pozytywnego wpływu.

W rozpoczętej kampanii żydowskiej na rzecz zwinięcia obozu zbąszyńskiego coraz częściej napotkano można apele pod adresem Ministerstwa Opieki Społecznej, aby ono ze swej strony przyczyniło się do rozwiązania tego zagadnienia. Do tej chwili jednak władze nie zabrały jeszcze głosu i niewiadomo kiedy się to stanie. Trzeba jednak dodać, że to widmo głodu w obozie zbąszyńskim, które prasa żydowska tak czarnymi barwami maluje, nie jest jeszcze aż tak czarne. Żydowska skłonność do przesady daje się zauważyć w traktowaniu obozu zbąszyńskiego.

(az)



Tylko dobry i ogólnie uznany towar bywa najczęściej podrabiany. Strzeżcie się więc przed nieudolnymi naśladownictwami, żądając wyraźnie

wysuszonego mydła

Tukan

Piętnaście lat działalności Banku Gospodarstwa Krajowego

W czerwcu br. upłynęło 15 lat od podjęcia działalności przez największą dziś instytucję kredytową Polski, Bank Gospodarstwa Krajowego, który powołany został do życia rozporządzeniem Prezydenta Rzplitej z dnia 30 maja 1924 r. Rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia następnego został ogłoszony statut Banku, określający cele, szerokie zadania i operacje wielkiego zakładu kredytowego, stanowiącego jedno z podstawowych ogniw w dziele odbudowy kraju ze zniszczeń wojennych i zaniedbań zaborców oraz w pracy nad przystosowaniem struktury gospodarczej Polski do potrzeb odrodzonego Państwa i racji gospodarczej narodu polskiego.

Bank Gospodarstwa Krajowego utworzony z fuzji istniejących na terenie b. Galicji trzech instytucji państwowych, był wyrazem koncentracji wysiłków finansowych Państwa na polu odbudowy gospodarczej i tworzenia własnego niezależnego bytu gospodarczego zjednoczonej Polski. Statut wysuwa na czoło zadań Banku działalność na polu długoterminowego kredytu w listach zastawnych i obligacjach, lokowanych zarówno w kraju jak i za granicą. Obok działalności kredytowej długo i krótkoterminowej, prowadzonej zgodnie z założeniami statutowymi i z uwzględnieniem przede wszystkim interesu społeczno-gospodarczego, Bank spełnia rolę instrumentu polityki finansowej i gospodarczej Państwa w ściśle wyznaczonym zakresie. Działalność ta opiera się na funduszach i środkach dostarczanych Bankowi przez Skarb Państwa.

Najsilniejszy rozwój działalności Banku Gospodarstwa Krajowego przypada na lata 1927—1930, w których duży przyływ środków obrotowych nie tylko przyczynił się do rozszerzenia operacji, lecz umożliwił również programowe skierowanie działalności na tory wskazane polityką gospodarczą Państwa i istotnymi potrzebami rozwoju gospodarczego. Tempo rozwoju zostało częściowo zahamowane w okresie wielkiej depresji gospodarczej z lat 1932—1934, by w następnych latach poprawy przybrać ponownie na sile. W ostatnich latach szybki wzrost działalności Banku jest w dużej mierze wynikiem jego rosnącego udziału w akcji inwestycyjnej i uprzemysłowienia kraju. Wyraźnym wyrazem tego rozwoju jest wzrost ogólnej sumy udzielonych przez Bank kredytów, które z 75 miln. zł w początkowym bilansie (fuzyjnym) z 31 maja 1924 r. zwiększyły się do 2.360 miln. zł w końcu ostatniego roku operacyjnego. W tym samym czasie ogólna suma bilansowa podniosła się z 96 miln. do 2 miliardów 791 milionów złotych.

Na czoło działalności Banku Gospodarstwa Krajowego wysuwa się kredyt długoterminowy oparty na emisji listów zastawnych i obligacji, których sprzedaż dostarcza Bankowi kapitałów długoterminowych dla finansowania inwestycji. Kredytów emisyjnych udzielił Bank w okresie piętnastu lat działalności na sumę 1.150 miln. zł, lokując swe papiery głównie w kraju, a częściowo również za granicą. Z ogólnej sumy 936 miln. zł nie zamortyzowanych w końcu 1938 r. emisyj Banku było w posiadaniu tzw. sztywnego rynku kontrolowanego przez Państwo, tj. głównie w P. K. O. i prawnopublicznych zakładach ubez-

pieczeń, łącznie ok. 660 miln. zł, reszta zaś znajdowała się w ręku innych instytucji oraz prywatnych inwestorów tak krajowych jak i zagranicznych. Obok pożyczek w listach zastawnych i obligacjach udziela Bank kredytów o charakterze długo- i średnioterminowym w gotówce, które wypłaca głównie ze środków dostarczonych wzgl. zapewnionych przez Skarb Państwa, a częściowo również z własnych funduszy. Łączny stan tych pożyczek osiągnął na 31 grudnia 1938 roku 1.054 miln. zł. Poza tym kredyty krótkoterminowe, udzielone wyłącznie z własnych środków Banku, wynosiły w końcu 1938 r. 370 miln. zł. Rozwój kredytów emisyjnych i gotówkowych kształtował się według stanu bilansowego w poszczególnych okresach następująco (w miln. zł):

Rok	Ogólna suma	Kredyty gotówkowe		Kredyty emisyjne	
	kredytów	Suma ogólnej	% sumy	Suma ogólnej	% sumy
1924	163	96	59	67	41
1926	646	440	68	206	32
1930	1.750	1.015	58	735	42
1934	1.882	1.075	57	807	43
1936	2.134	1.210	57	924	43
1937	2.138	1.232	58	906	42
1938	2.360	1.424	60	936	40

Malejący w ostatnich latach udział pożyczek emisyjnych w ogólnej sumie kredytów Banku spowodowany jest niekorzystną sytuacją na rynku lokacyjnym, wskutek czego możliwości lokacyjne dla papierów emitowanych przez instytucję długoterminowego kredytu zostały bardzo ograniczone.

Ponieważ Bank Gospodarstwa Krajowego, zgodnie z nałożonym nań obowiązkiem statutowym, uwzględnia w swej polityce kredytowej na pierwszym planie finansowanie potrzeb publicznych oraz innych potrzeb społeczno-gospodarczych, na instytucje te przypada większość udzielonych przez Bank pożyczek. Tak więc z ogólnej sumy kredytów gotówkowych w końcu 1938 r. w wysokości 1.424 miln. zł przypadało na kredyty na cele publiczne 64,5%, tj. 918 miln. zł, wykorzystanych przez instytucje i przedsiębiorstwa państwowe, samorządy i ich przedsiębiorstwa, komunalne kasy oszczędności i spółdzielnie kredytowe i inne instytucje o zadaniach społeczno-gospodarczych. Do grupy tej zaliczają się również specjalne kredyty rzemieślnicze, dla drobnego kupiectwa i inne ulgowe akcje.

Według ogłoszonego drukiem sprawozdania Banku za rok ostatni kredyty wykorzystane przez przedsiębiorstwa i instytucje państwowe wynosiły w końcu 1938 r. 779 miln. zł, którą to sumę objęte były tak kredyty bezpośrednie dla przedsiębiorstw jak i udział Banku w finansowaniu planów inwestycyjnych Państwa. W ostatniej operacji uczestniczył Bank z jednej strony przez dyskonto weksli inwestycyjnych, redyskontowanych w zasadzie w Banku Polskim, z drugiej zaś przez uruchomienie osobnego kredytu z własnych środków na inwestycje publiczne.

Na cele budownictwa mieszkaniowego, które stanowi drugą najważniejszą pozycję w stanie kredytów, rozprowadził Bank od początku swej działalności do końca 1938 r. ogółem pożyczek na sumę

744 miln. zł na budownictwo powszechne oraz 40 miln. na budownictwo robotnicze.

Zadłużenie samorządów wynosiło w końcu 1938 r. sumę 383 miln. zł po uwzględnieniu amortyzacji i odpisów z tytułu akcji oddłużeniowej, na którą to akcję Bank przeznaczył z własnych środków poważną sumę ok. 48 miln. zł.

Pośród pożyczek dla prywatnego życia gospodarczego pierwsze miejsce zajmują kredyty dla przemysłu, wynoszące w końcu 1938 r. 231 miln. zł. Suma ta obejmuje głównie kredyty obrotowe, jak również długo- i średnioterminowe pożyczki na inwestycje.

Rolnictwo łącznie z hodowlą korzystało według ostatniego bilansu rocznego z kredytów na sumę 115 miln. zł, z czego przeważną część stanowią pożyczki długoterminowe w emisjach i gotówce udzielone w latach dawniejszych. Ponieważ od dłuższego już czasu nowych kredytów rolniczych Bank w zasadzie nie udziela, a nawet udzielanie takich kredytów jak rejestrowy zastaw zboża odstąpił Państwowemu Bankowi Rolnemu przeto kredyty rolnicze w B. G. K. ulegają normalnej likwidacji. Zmniejszyły się one już poważnie zwłaszcza w wyniku przeprowadzonej akcji oddłużeniowej na odcinku kredytu rolniczego, w związku z czym Bank Gospodarstwa Krajowego dokonał odpisów na sumę przeszło 46 miln. zł, zmobilizowanych częściowo z własnych środków, a częściowo ze środków dostarczonych przez Państwo.

W dziedzinie kredytów dla handlu akcja Banku obejmuje przede wszystkim ułatwianie wywozu z Polski oraz przywozu niezbędnych surowców i środków produkcyjnych, jak również pomoc kredytową dla przedsiębiorstw transportowych lądowych i morskich.

Kredyty dla instytucji finansowych stanowią rozszerzenie działalności finansowej Banku na

różne dziedziny życia gospodarczego za pośrednictwem istniejącego aparatu kredytowego. Działalność ta wyraziła się sumą blisko 100 miln. zł kredytów wykorzystanych według stanu bilansowego z końca 1938 r. przez banki prywatne, komunalne kasy oszczędności, spółdzielnie kredytowe. Ścisła współpraca nawiązana została zwłaszcza z komunalnymi kasami oszczędności, za pośrednictwem których B. G. K. rozprawdza specjalne ulgowe kredyty dla małych warsztatów produkcji i wymiany. W okresie lat 1927—1930 Bank wziął wybitny udział w zakładaniu samorządowych instytucji finansowych w tych częściach kraju, które dotąd nie posiadały komunalnych kas oszczędności, tj. na terenie województw centralnych i wschodnich. Akcja ta wyraziła się w zasileniu nowopowstałych kas w środki obrotowe przez udzielenie im kredytów zawiązkowych i redyskontowych. Współpraca z K. K. O. okazała się owocna zwłaszcza w okresach powtarzającego się w ostatnich latach odpływu wkładów, kiedy pomoc Banku Gospodarstwa Krajowego ułatwiała w dużym stopniu przetrwanie nacisku na kasy.

Spełniając szeroki zakres zadań, określony mu przez statut i potrzeby życia gospodarczego, Bank Gospodarstwa Krajowego objął swoją działalnością wszystkie niemal dziedziny gospodarstwa narodowego. Rozmiarami swych operacji stał się on nie tylko największą instytucją kredytową Polski, ale jednocześnie jednym z najważniejszych czynników w rozwoju gospodarczym kraju. W obecnej dobie rozpoczętych wielkich prac nad uzdrowieniem struktury gospodarczej i ludnościowej kraju przez jego uprzemysłowienie zadania Banku Gospodarstwa Krajowego nie maleją, lecz przeciwnie zwiększają się, zwłaszcza jeżeli chodzi o zmobilizowanie taniego kredytu inwestycyjnego i obrotowego dla rosnącego szybko przemysłu polskiego.

WAPNO budowlane

(palone w bryłach) znane z sortymentu, jakości i wydajności. W myśl norm Komitetu Normalizacyjnego przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu w Warszawie wapno piechcińskie jest twardsze, zalicza się do pierwszej klasy i wykazuje wydajność 39,5 m³ masy zlasowanej z 10 ton wapna budowlanego.

Wodzian wapnia do tynków.

Kamień wapienny dla cukrowni, celów odlewniczych i chemicznych.

Tłuczeń wapienny o różnym uziarnieniu do prac betonowych i żelbetonowych.

Wapno nawozowe mielone: sortowane wapno palone z gwarantowaną zawartością 93% tlenku wapnia, bardzo drobno mielony wysokoprocentowy kamień wapienny z pozostałością 6–8% na sicie 900 oczek na cm², z gwarantowaną zawartością 56% tlenku wapnia, mieszanki nawozów wapiennych z gwarantowaną zawartością 90, 80, 75, 70% tlenku wapnia.

Grysiak wapienny dla drobiu,

Mielone wapno pastewne

dostarczają:

Fabryki Wapna i Cementu „PIECHCIN”

Spółka Akcyjna

Poczta Piechcin, pow. Szubin **w Piechcinie k/Inowrocławia**

Telefon: Pakość 20 i 35

Adres telegraficzny: WAPIENNIKI PAKOŚĆ

Stacja kolejowa: PIEHCIN — bocznica własna

Działalność

Banku Gospodarstwa Krajowego w 1938 roku

Działalność Banku Gospodarstwa Krajowego kształtowała się w roku ubiegłym głównie pod wpływem znacznego ożywienia procesów produkcyjnych i zwiększonego wskutek tego zapotrzebowania kapitałów na cele obrotowe i inwestycyjne. W związku z tym podejmowano poprzednio nagromadzone w Banku rezerwy w formie wkładów, zgłaszając jednocześnie zwiększone zapotrzebowanie kredytów, przede wszystkim na finansowanie przemysłu. Rozwój operacji Banku wpłynął na znaczne zwiększenie ogólnej sumy jego obrotów, które wzrosły w 1938 r. o 3.659 miln. zł do 32.857 miln. zł, jak również sumy bilansowej, która podniosła się o 186 miln. dochodząc do 2.791 miln. zł.

Ogólna suma wkładów wykazywała w 1938 r. dość silne wahania; po wzroście w okresie pierwszych dwóch miesięcy roku z 540,2 miln. do 557,1 miln. zł zmniejszała następnie do 430,3 miln. zł w końcu września, podnosząc się na koniec roku do 480,2 miln. zł. W porównaniu z rokiem poprzednim wkłady zmniejszyły się o 60 miln. zł. Zmniejszenie to zostało spowodowane wyłącznie przez podejmowanie wkładów przez instytucje i przedsiębiorstwa państwowe w związku z realizacją państwowego planu inwestycyjnego; suma wkładów instytucji państwowych zmniejszyła się w 1938 r. o 91,7 miln. do 146,4 miln. zł, przy czym odpływ ten odpowiada prawie dokładnie przyrostowi tych wkładów w roku poprzednim. Wzrosły natomiast wkłady prawnopublicznych zakładów ubezpieczeń, a przede wszystkim wkłady o charakterze prywatnym; wzrost tych ostatnich wyraża się kwotą 26,9 miln. do 221,2 miln. zł. Zwiększyły się również lokaty celowe o 9,5 miln. zł.

Salda kredytowe banków zmniejszyły się natomiast o 17,8 miln. do 34,9 miln. zł, co tłumaczy się podejmowaniem przez banki, spowodowanym głównie naciskiem na instytucje finansowe ze strony ich klienteli w okresach masowego wycofywania wkładów w marcu i wrześniu ubiegłego roku. Dążąc do ułatwienia tym instytucjom, głównie komunalnym kasom oszczędności, ich sytuacji, Bank nie tylko zwalniał do ich dyspozycji wszystkie ich środki gotówkowe, nawet lokowane na termin, lecz i umożliwił im korzystanie ze znaczniejszych kredytów.

Zmniejszenie funduszy obrotowych Banku, wynikające z omówionych zmian w stanie wkładów, uzupełnił Bank głównie w drodze wykorzystania kredytów redyskontowych w Banku Polskim, których stan zwiększył się z 1 miln. w końcu 1937 r. do 36,9 miln. zł w końcu 1938 r., utrzymując się jednak mimo tego wzrostu na niskim poziomie 22% portfela wekslowego.

W dziale lokat Skarbu Państwa i funduszy rządowych administrowanych przez Bank nastąpiły w roku ubiegłym stosunkowo niewielkie zmiany, ogólna ich suma zmniejszyła się bowiem o 5,4 miln. do 369,8 miln. zł. Poważne zmiany wykazują natomiast rachunki specjalne, które zwiększyły się o 182 miln. do 494,2 miln. zł w związku z operacjami, mającymi na celu finansowanie państwowego planu inwestycyjnego.

Pogotowie kasowe Banku wynosiło na koniec 1938 r. 86,4 miln. zł. O wysokim jego poziomie świadczy

fakt, że stosunek pogotowia do wkładów à vista wynosił 26,5%, do ogólnej zaś sumy wkładów 18%.

Działalność kredytowa Banku wykazała w roku sprawozdawczym znaczne ożywienie; o jej rozmiarach świadczy fakt zwiększenia ogólnej sumy wykorzystanych kredytów o 222 miln. zł do 2.360 miln. zł. Podkreślić należy, że zwiększenie to objęło wszystkie dziedziny działalności Banku, a więc zarówno kredyty gotówkowe jak i emisyjne, akcje własną Banku, jak i prowadzoną na rachunek Skarbu Banku.

W dziedzinie kredytu krótkoterminowego ogólna suma tych kredytów, figurujących w dziale operacji handlowych bilansu, nie wykazuje prawie zmian, wynosząc 370,2 miln. zł wobec 371,5 miln. zł przed rokiem; faktycznie jednak kredyty w tym dziale wzrosły o 36 miln., wzrost ten jednak został skompensowany przez przeniesienie do działu trzeciego bilansu 37 miln. zł kredytów wekslowych, wynikających z operacji ze Skarbem Państwa, sfinansowanych pierwotnie ze środków własnych Banku.

W grupie gotówkowych kredytów średnio i długoterminowych (bez budowlanych) nastąpił najsilniejszy wzrost operacji, bo o 210,3 miln. zł. Wzrost w tej grupie wykazują tak kredyty ze środków własnych Banku, które zwiększyły się o 18,6 miln. do 153,5 miln. zł, jak i kredyty w dziale operacji ze Skarbem Państwa, które wykazują wzrost o 191,7 miln. do 637,2 miln. zł. Wreszcie w dziale pożyczek budowlanych (gotówkowych), tak z funduszy własnych Banku jak i z funduszy publicznych, zaznaczył się według bilansu lekki spadek, a mianowicie o 16,3 miln. zł, spowodowany konwersją kredytów budowlanych na pożyczki emisyjne. Ogólna suma funduszy przeznaczonych na kredytowanie akcji budowlano-terenowej zwiększona została natomiast w 1938 r. o 9,3 miln. do 50,3 miln. zł.

W zakresie kredytów gotówkowych operacje kredytowe Banku cechuje ścisła współpraca z państwowym planem inwestycyjnym, czego wyrazem jest poważne zwiększenie kredytów dla przemysłu, a w szczególności dla przemysłu hutniczego i maszynowego. Łączna suma nowoprzyznaczonych kredytów przemysłowych osiągnęła 65% krótkoterminowej akcji kredytowej; pozostała część nowoprzyznaczonych kredytów krótkoterminowych przypada na przedsiębiorstwa handlowe, a głównie na instytucje finansowe, które korzystały z nich szczególnie w okresie zwiększonych wypłat wrześniowych.

Ze specjalnych akcji wymienić należy podjęcie przez Bank finansowania przywozu bawełny za pośrednictwem Oddziałów w Gdyni i Łodzi i w oparciu o urządzone przez Bank i we własnym zakresie przezeń eksploatowane składy towarowe w strefie wolnocłowej portu gdynińskiego. Następnie rozszerzył Bank zapoczątkowane w 1937 r. kredyty pod zastaw drewna, ulgowe kredyty dla firm przetwarzających zboża chlebowe i nasiona oleiste, kredyty motoryzacyjne i wreszcie kredyty dla rzemiosła, drobnych warsztatów wytwórczych i kupiectwa.

Kredyty średnio i długoterminowe, figurujące w dziale handlowym bilansu, miały na celu zasilenie

życia gospodarczego w kapitały, których spłata, rozłożona na dłuższe okresy czasu, umożliwia podjęcie kosztownych urządzeń i inwestycji gospodarczych. W dziedzinie kredytu średnio i długoterminowego udzielał Bank głównie pożyczek z lokat celowych, pożyczek dla samorządów, kredytów na akcję budowlaną w C. O. P.

W dziale kredytów udzielanych w imieniu i na rachunek Skarbu Państwa największy wzrost wykazują kredyty w formie rachunków specjalnych, które zwiększyły się o 182 miln. do 499 miln. zł. Przyczyną tego wzrostu był głównie specjalny kredyt w formie dyskonta weksli na finansowanie państwowego planu inwestycyjnego. Kredyt ten w myśl przepisów nowego statutu Banku Polskiego został z dniem 1 kwietnia 1939 zamieniony na dług amortyzacyjny Skarbu Państwa, skutkiem czego wygasły zobowiązania Banku z tego tytułu.

W następstwie zwiększenia kredytów na cele publiczne o 177 miln. do 918 miln. zł, udział ich w ogólnej sumie kredytów gotówkowych podniósł się w roku ubiegłym do 64,5% wobec 60,1% w roku poprzednim; procentowy udział kredytów na cele prywatne obniżył się w związku z tym do 35,5% wobec 39,9% w 1937 r.

Jeżeli chodzi o długoterminowy kredyt emisyjny, działalność Banku polegała głównie — podobnie jak w latach poprzednich — na konwersji poprzednio udzielonych kredytów krótkoterminowych; jednocześnie jednak dążył Bank do uruchomienia nowych środków na długoterminowe finansowanie, uwzględniając szczególnie potrzeby inwestycyjne przemysłu. Główną formą pożyczek długoterminowych pozostawały nadal tzw. pożyczki emisyjne w gotówce, a więc gotówkowe pożyczki długoterminowe, zabezpieczone i spłacane w analogiczny sposób jak pożyczki w emisjach i stanowiące podkład przyszłych emisji.

Ogółem udzielił Bank w 1939 r. 729 pożyczek emisyjnych w gotówce na 40 miln. zł, z czego największe sumy przypadają na kredyty budowlane, a następnie na przemysłowe, komunalne i wreszcie na pożyczki hipoteczne na nieruchomości.

Działalność emisyjna Banku wyrażała się w roku ubiegłym w emisji listów zastawnych i obligacji na podstawie udzielonych już poprzednio pożyczek długoterminowych. Emisji tych wydał Bank w 1938 r. na sumę 46,1 miln. zł. Z powyższej kwoty 7,9 miln. zł przypada na emisje 6% obligacji bankowych, wynikające z akcji średnioterminowej na rzecz przemysłu, reszta zaś przypada na emisje 6% listów zastawnych i 6% obligacji budowlanych z tytułu zamiany lokat gotówkowych, figurujących dotychczas na rachunku Państwowego Funduszu Budowlanego oraz z tytułu konwersji pożyczek budowlanych udzielonych z funduszy własnych Banku.

Dzięki nowym emisjom całkowity obieg listów zastawnych i obligacji Banku, po uwzględnieniu amortyzacji, zwiększył się w 1938 roku o 30,7 miln. osiągając

913,8 miln. zł, a łącznie z emisjami b. Banku Krajowego wynosił 936,4 miln. zł.

Podkreślić należy, że w dziedzinie kredytu długoterminowego wypłacalność dłużników była zadawalająca. Stan zaległości ratalnych wykazał w roku ubiegłym dalsze zmniejszenie o 4,2 miln. do 17,3 miln. zł na skutek zwiększonych wpłat.

Na akcję budowlano-terenową dysponował Bank w roku ubiegłym kontyngentem w wysokości 50,3 miln. zł. Z tej kwoty przeznaczono na budownictwo mieszkaniowe 28,5 miln. zł, na budownictwo w miejscowościach klimatycznie - uzdrowiskowych 0,5 miln. zł, na akcję terenową i plany zabudowy miast 2,0 miln. zł, na budownictwo robotnicze z akcji T. O. R. 12,0 miln. zł, na budowę garaży 1,0 miln. zł i na budownictwo wiejskie 6,3 miln. zł.

Koncern przemysłowy Banku Gospodarstwa Krajowego obejmował, podobnie jak w latach poprzednich, pięć spółek akcyjnych, a mianowicie „Starachowice“, Stowarzyszenie Mechaników Polskich z Ameryki, „Grodzisk“, „Boruta“ i „Tesp“. Przedsiębiorstwa te wykazały w roku sprawozdawczym dalszy poważny wzrost produkcji i obrotów, o czym świadczy zwiększenie faktury tych przedsiębiorstw o 36 miln. zł do 131 miln. zł.

Zadłużenie przedsiębiorstw koncernowych z tytułu kredytów gotówkowych obniżyło się w 1938 r. do 21 miln. zł wobec 26 miln. w roku poprzednim i stanowi obecnie zaledwie 1,5% ogólnej sumy kredytów gotówkowych. Obok przedsiębiorstw koncernowych w gestii Banku znajdował się na zlecenie Rządu większościowy portfel akcji Zjednoczonych Zakładów Włókienniczych K. Scheiblera i L. Grohmana S. A. w Łodzi. Zgodnie z umową z akcjonariuszami, zawartą w końcu 1937 r., ustalono na dalsze 6 lat (1938—1943) warunki współpracy i wykonania zobowiązań finansowych. Zgodnie z tym już w ciągu 1938 r. Zjednoczone Zakłady zrealizowały bardzo poważne świadczenia na rzecz obsługi zadłużenia finansowego przedsiębiorstwa.

Jeżeli chodzi o przedsiębiorstwa przemysłowe i inne nieruchomości nabyte przez Bank z licytacji dla zabezpieczenia swych wierzytelności, Bank zmierzał nadal do zdegażowania się na rzecz prywatnego życia gospodarczego. Spośród obiektów przemysłowych sprzedał Bank w roku ubiegłym sześć przedsiębiorstw, m. in. cegielnię, fabrykę mebli, młyn i fabrykę papieru czerpanego. Z nieruchomości miejskich, przejętych w drodze przymusowej głównie w obronie kredytów budowlanych, sprzedał Bank 174 nieruchomości, w czym nieznaczną ilość parcel niezabudowanych. Poza tym odstąpionych zostało Ministerstwu Rolnictwa i Reform Rolnych 12 majątków ziemskich, będących w posiadaniu Banku.

Wyniki finansowe Banku były na ogół nieco korzystniejsze niż w roku 1937, wskutek czego rok operacyjny 1938 zamknięty został zyskiem netto w wysokości 3 540 tys. zł, a więc o 307 tys. zł większym niż w roku poprzednim.

**Najbliższy zeszyt „GOSPODARKI ZACHODNIEJ”
będzie poświęcony w całości pograniczu zachodniemu
w Wielkopolsce. Złożą się na jego treść barwne reportaże
red. Edm. Męclewskiego**

MOTOROWERY I ROWERY „**TORNEDO**”

znane są ze swej jakości i niskiej ceny

„**TORNEDO**” Fabryka Rowerów i Motocykli, W. Tornow
BYDGOSZCZ

R. BARCIKOWSKI S. A., POZNAŃ

TANIOŚĆ — WYGODA — TRWAŁOŚĆKażdy nowoczesny malarz używa
do malowania parkanów i fasad, znakowania ulic
kazeiny „**Lakolit**” lub „**Tesal**”Powłoka nieścieralna i odporna na
wszelkie działania atmosferyczne
Stolarze używają do klejenia na
zimno znakomitego kleju „**Tesa**”

Do nabycia w składach farb i drogeriach. Uprasza się ządać prospektów

LAB. T. SPLIT, POZNAŃ
ul. św. Wojciecha 28 — Telefon 30 00
Fabryka kazeiny i klejów chemicznychMaszyny do pisania i do
liczenia, powielacze, karto-
teki, numerytory, datownik,
temperówki, spinacze, na-
prawy, części i przybory,kasetki i skrytki do wmurowania, biblio-
teki składane, meble i sprzęty biurowe:**SKÓRA i S-ka**

POZNAŃ, Aleje Marcinkowskiego 23

POKOJEczyste, wygodne, ciche
i tanie z wodą bież. i te-
lefonami blisko Dworca
Głównego w Warszawie

w

HOTELU ROYAL

ul. Chmielna Nr 31

Kawiarnia

Bezpłatny garaż

Kapitały szukają lokat

złóż je w

KKO MIASTA POZNANIA

Komunalna Kasa Oszczędności Miasta Poznania

PRZESZŁO 150 LAT

w służbie

Poznańskiego i Pomorza

ZAKŁAD UBEZPIECZEŃ WZAJEMNYCH

instytucja publiczno-prawna

W POZNANIU, Plac Nowomiejski 8