

ZYGMUNT SZYMCZAK

## INFRASTRUKTURA A UPRZEMYSŁOWIENIE MIAST WOJEWÓDZTWA POZNAŃSKIEGO

Województwo poznańskie wraz z wydzielonym na prawach wojewódzkich miastem Poznaniem obejmuje obszar 26 925 km<sup>2</sup>. Na terenie tym zamieszkuje około 2380 tys. osób. Liczby te stanowią 8,6% albo 8,4% odpowiednich wielkości w skali krajowej.

Obok powszechnie znanego i uznawanego charakteru rolniczego, województwo poznańskie znamionuje duża urbanizacja, co znów na ogół mało jest znane. Znajdują się tu 102 miasta, miasteczka i osiedla, w których zamieszkuje około 1097,0 tys. osób, co stanowi 46,1% ludności województwa. Z ilości tej przypada na m. Poznań 402 tys. (16,9%), na pięć miast wydzielonych w powiaty miejskie<sup>1</sup> 210,6 tys. (8,8%), na 24 miasta powiatowe nie wydzielone — 249,6 tys. (10,5%) oraz na 72 miasta, miasteczka i osiedla — 234,8 tys. (9,9%). Miasteczka i miasta są rozmieszczone dość równomiernie i symetrycznie, stanowiąc naturalne centra handlowe i przemysłowo-usługowe dla okalających je gromad i wsi.

Wśród osiedli, miasteczek i miast województwa znaczną ilość, bo 25, stanowią osiedla i miasteczka o ludności do 2 tys. osób. W drugiej grupie, o ludności od 2000 do 5000 osób, znajduje się 38 miasteczek i osiedli. W trzeciej grupie o ludności, od 5000 do 10 000 osób, znajduje się 19 miast i osiedli. Grupę czwartą stanowi 14 miast o ludności od 10 000 do 20 000 osób. W następnej kolejnej grupie znajduje się 5 miast wydzielonych, o ludności od 28 700 do 66 500, oraz Poznań, w którym zamieszkuje ponad 402 000 mieszkańców.

Miasta województwa poznańskiego stanowią 13,8% ogólnej ilości miast w kraju, a ich ludność — 8,65% ogółu ludności miejskiej<sup>2</sup>.

Większość miast i miasteczek województwa ma bogate tradycje

<sup>1</sup> W czterech z tych miast, a także w Poznaniu mają siedzibę również władze powiatowe okalających je powiatów.

<sup>2</sup> Porównaj Mały Rocznik Statystyczny 1959, s. 5.

miejskie oraz kilkusetletnią, a niektóre nawet tysiącletnią i tysiąc osiemsetletnią historię.

W swym wielowiekowym istnieniu miasta i miasteczka te rozwijały się i podupadały, by znów z kolei dźwignąć się do pełniejszego życia. Podobnie było w okresie ostatniego czterdziestolecia. Najmniejsze 42 miasta o ludności w 1921 r. do 3000 mieszkańców zwiększyły swe zaludnienie do 1931 r. średnio o 6%, by z kolei w 1946 r. zejść średnio do 91,5% stanu wyjściowego<sup>3</sup>. W dalszych 17 miasteczkach o zaludnieniu w 1921 r. od 3000 do 5000 stan mieszkańców zwiększył się do 1931 r. o 8,8%, by obniżyć się w 1946 r. do 104,3% stanu początkowego<sup>3</sup>. Gdyby stany z 1931 r. przyjąć za 100, to do 1946 r. zaludnienie pierwszej grupy miasteczek obniżyło się o 13,8% a drugiej — o 4,1%. W okresie od 1931 r. do 1946 r. obniżyło się także zaludnienie 18 miast o ludności od 5000 do 10 000 mieszkańców. Spadek zaludnienia w tej grupie miast wyniósł 5,3%<sup>3</sup>.

W okresie od 1946 r. do 1958 r. łączny stan zaludnienia 10 miast z grupy do 2000 mieszkańców i 8 miast z grupy od 2000 do 5000 mieszkańców obniżył się o 3600 osób<sup>4</sup>. Stanowi to ubytek ludności o 9,1% w stosunku do stanu z 1946 r. Wśród tych miast 4 posiadają kanalizację, 1 — kanalizację i wodociągi oraz 1 — kanalizację i gazownię. W dalszych 16 miasteczkach i miastach (9 z grupy o zaludnieniu do 2000, 6 z grupy o zaludnieniu od 2000 do 5000 i 1 — z grupy o zaludnieniu od 5000 do 10 000) w ciągu ubiegłych lat 12 ludność wzrosła tylko o 6,8%, a więc nie tylko poniżej przeciętnego wzrostu ludności wszystkich miast, ale nawet poniżej wzrostu wynikającego z przyrostu naturalnego<sup>5</sup>. W tej grupie miast 5 posiada gazownię, 4 — kanalizację, 1 — wodociągi i 2 — kanalizację i gazownię.

<sup>3</sup> Obliczono na podstawie danych przytoczonych przez WKPG w Poznaniu w publikacji *Wstępny program rozwoju gospodarczego województwa poznańskiego na lata 1959—1965*, Poznań 1959, s. 23.

<sup>4</sup> Są to miasteczka: Stawiszyn, Rychwał, Ślesin, Krzywiń, Wielichowo, Rydzyna, Raszków, Mikstat, Dolsk, Dobra, Krobia, Błaszki, Dąbie, Kleczew, Słupca, Zagórów, Tuliszków i Pyzdry.

<sup>5</sup> W latach powojennych przyrost naturalny w miastach wynosił przeciętnie 18—20‰ rocznie (Mały Rocznik Statystyczny 1958, s. 4). Wzrost zaludnienia znacznie niższy od przeciętnego przyrostu naturalnego dla miast występuje w Margoninie, Kłecku, Borku, Żerkowie, Golinie, Pogorzeli, Grabowie, Jutrosinie, Książu, Szamocinie, Poniecu, Sulmierzycach, Kobylinie, Zdunach, Lwówku i Koźminie.

W 34 miasteczkach i miastach województwa od 12 z górą lat trwa więc proces stopniowego wyludniania, wywołany stałym regresem gospodarczym.

Obserwowany spadek zaludnienia  $\frac{1}{3}$  miasteczek i miast województwa jest tym dziwniejszy, że w ciągu omawianego dwunastolecia ludność miejska województwa wzrosła, biorąc globalnie, o 46%, a ludność miast w Polsce prawie o 80%<sup>6</sup>.

Zjawisko wyludniania się znacznej części miasteczek i miast w województwie oraz towarzyszący mu ich upadek gospodarczy są tym szczególnie niepokojące, że wskazują na niewykorzystanie sił wytwórczych, a szczególnie urządzeń typu infrastrukturalnego, dokonanych i zgromadzonych w ciągu licznych dziesiątek lat kosztem olbrzymich nakładów i wielu wyrzeczeń społeczeństwa.

Składniki infrastruktury osiedli, miasteczek i miast województwa, których choćby pobieżne zaprezentowanie jest konieczne, stanowią sieć komunikacyjną i elektryczną oraz urządzenia komunalne.

Województwo posiada liczną i dobrze rozgałęzioną, chociaż nie najlepszej jakości sieć dróg kołowych państwowych i lokalnych. Tych pierwszych jest 7029 km, a drugich — 24 733 km. Z łącznej ilości dróg przypada na 100 km<sup>2</sup> powierzchni średnio 118,9 km. Jest to średnia o 29,5% większa od średniej krajowej. Spośród wymienionych dróg nawierzchnię twardą posiada 10 238 km, co w przeliczeniu na 100 km<sup>2</sup> terenu daje średnio 38,3 km dróg, a więc znów więcej niż wynosi przeciętna krajowa (32,6 km)<sup>7</sup>. Wszystkie miasta i miasteczka w województwie położone są przy drogach o twardej nawierzchni.

Długość dróg w poszczególnych powiatach jest jednakże poważnie zróżnicowana. Najmniej dróg mają powiaty: Trzcianka, Leszno i Międzychód, a najwięcej — Gniezno i Środa, Wągrowiec oraz Kalisz.

Według ustaleń WKPG ruch kołowy — szczególnie na drogach państwowych — jest słaby i wynosi średnio na dobę 1114 ton. Ruch kołowy średni ciężki (do 3000 ton i więcej na dobę) występuje jedynie na głównych szosach państwowych: Poznań—Warszawa, Po-

<sup>6</sup> Porównaj Rocznik Statystyczny 1947, s. 24 i Mały Rocznik Statystyczny 1959, s. 4.

<sup>7</sup> Według stanu na 30 IX 1958 r. Informator radnego 1959, s. 130.

<sup>8</sup> Dróg o nawierzchni twardej najmniej mają powiaty turecki i koniński, a najwięcej gostyński i krotoszyński (Informator Radnego, s. 130).

znań—Wrocław, Poznań—Bydgoszcz oraz w okolicach Kalisza, Konina, Ostrowa, Jarocina i Gniezna.

Drogi lokalne są wykorzystywane w znacznie mniejszym jeszcze stopniu, z wyjątkiem dróg w okolicach Turka, Ostrowa i Konina.

Ogólnie należy więc stwierdzić, że obciążenie i eksploatacja dróg w województwie jest niepełna, a nawet niska.

Dobrze rozwinięta i rozgałęziona jest także sieć kolejowa (z wyjątkiem czterech powiatów wschodnich). Wynosi ona 2473 km linii kolejowych normalnotorowych i 697 km wąskotorowych<sup>9</sup>. Daje to średnią wojewódzką 11,8 km na 100 km<sup>2</sup> terenu w stosunku do średniej krajowej 8,7 km<sup>9</sup>. Rozgałęzienie linii kolejowych na terenie poszczególnych powiatów jest jednakże bardzo różnorodne. W powiecie tureckim na przykład znajduje się na 100 km<sup>2</sup> jedynie 1,3 km linii kolejowej i to wąskotorowej, w powiecie kaliskim 5,2 km, a w powiecie poznańskim 17,8 km.

Powyżej średniej wojewódzkiej w sieć kolejową wyposażone są powiaty: gnieźnieński — 13,9 km, gostyński — 16,9 km, jarociński — 12,9 km, kolski — 12,2 km, kościański — 12 km, krotoszyński — 14 km, leszczyński — 12 km, międzychodzki — 12 km, nowotomyski — 14,8 km, rawicki — 13,1 km, średzki — 16,6 km, trzcianecki — 13 km, wągrowiecki — 12,3 km, wolsztyński — 14,8 km oraz wrzesiński — 12,3 km.

Na terenie województwa znajduje się duża ilość stacji kolejowych, których urządzenia przeładunkowe są wykorzystywane tylko w małym stopniu, podobnie zresztą jak przepustowość większości linii kolejowych. Odnosi się to prawie do wszystkich spośród 92 miast, miasteczek i osiedli leżących przy trasach kolejowych. Wśród 10 miasteczek pozbawionych bezpośredniej trakcji kolejowej tylko 3 mają nieco ponad 2000 ludności.

Uzupełnienie sieci dróg kołowych i linii kolejowych stanowią drogi wodne, jednak jeszcze słabiej wykorzystywane. Według ustaleń WKPG przez teren województwa przebiega 420 km dróg wodnych żeglownych. Głównie stanowią je rzeki Warta i Noteć oraz kanał Warta—Gopło. Na wielkość rezerwy transportowej wskazuje, że np. przewóz na Warcie wynosi obecnie około 10 tys. ton rocznie, gdy w 1913 r. wynosił on 214 tys. ton, w 1930 r. — 159 tys. ton, a w 1943 r. — 190 tys. ton<sup>10</sup>. Spadek wykorzystania dróg wodnych

<sup>9</sup> Rocznik Statystyczny 1958, s. 27.

<sup>10</sup> *Wstępny program rozwoju gospodarczego ...*, op. cit., s. 82.

i to spadek ogromny pozostaje w pewnej zależności z upadkiem gospodarczym miast i miasteczek. Możliwości transportu wodnego są coraz mniej wykorzystywane, chociaż budowa nowych kanałów w województwach lubelskim i warszawskim jest wyrazem doceniania dróg wodnych śródlądowych dla gospodarki krajowej i regionalnej.

Nieźle także jest rozgałęziona sieć energetyczna dla wysokich i średnich napięć, a w każdym razie jest ona doprowadzona do wszystkich miast i miasteczek w województwie. Sieć ta ulegnie jeszcze dalszemu rozgałęzieniu w związku z trwającą budową nowych elektrowni w Gosławicach i Turku oraz planowanymi budowlami w rejonie konińskim (w pobliżu pątnowskich złóż węgla brunatnego) i ewentualnie w Trzciance.

Bardzo istotne elementy infrastruktury miasteczek i miast województwa stanowią urządzenia komunalne, a głównie sieć przewodów kanalizacyjnych, wodociagowych i gazowych. Wprawdzie nie każde miasto województwa jest wyposażone we wszystkie czy choćby tylko w niektóre z tych urządzeń, niemniej jednak urządzenia komunalne występują tutaj obficie niż w miastach wielu innych województw.

Wyposażenie osiedli, miasteczek i miast województwa w urządzenia komunalne przedstawia tablica 1.

Tablica 1

## Rozmieszczenie urządzeń komunalnych

Grupy miast	Bez urządzeń komun.	Kanalizacja	Wodociągi	Gazownie	Kanal. i wodoc.	Kanal. i gazow.	Wodoc. i gazow.	Kanal. wodoc. i gazow.
Miasteczka i osiedla o ludności do 2000	12	9	—	2	1	1	—	—
Jw., od 2000 do 5000	16	3	3	4	4	6	1	1
Jw., od 5000 do 10 000	2	3	—	3	3	3	—	5
Jw., od 10 000 do 20 000	2	—	2	—	3	—	1	6
Miasta wydzielone powiatowe	—	—	—	—	—	—	—	5
Miasto wojewódzkie	—	—	—	—	—	—	—	1
Razem	32	15	5	9	11	10	2	18

Źródło: Informator Radnego, s. 158–220 i s. 139. Sieć kanalizacyjną, jednak bez podłączeń domowych, posiada jeszcze 12 gromad i wsi.

Na miasta i miasteczka województwa poznańskiego przypada 40 wodociągów spośród 527, 54 urządzenia kanalizacyjne spośród 502 oraz 39 gazowni spośród 263 znajdujących się w kraju <sup>11</sup>.

Z powyższego widać, że 32 osiedla, miasteczka i miasta, a wśród nich 2 o ludności powyżej 10 000 nie posiadają żadnych urządzeń komunalnych. Istniejące urządzenia przypadają na 70 osiedli, miasteczek i miast. Tylko 18 z nich posiada wszystkie omawiane rodzaje urządzeń. Po dwa rodzaje urządzeń posiadają 23 miejscowości, a po jednym — 29 miejscowości. W chwili obecnej rozbudowywane są wodociągi w Koninie, Kaliszu i Wągrowcu oraz buduje się nowe w Kłodawie i Turku. Proces rozbudowy urządzeń komunalnych, a szczególnie proces przyłączania do nich budynków mieszkalnych byłby niewątpliwie znacznie silniejszy, gdyby liczne miasteczka i miasta województwa weszły w okres rozwoju gospodarczego.

Istotne elementy infrastruktury miast i miasteczek w województwie stanowią także — obok budynków mieszkalnych — komunikacja miejska, sieć telefoniczna itp., w nie mniejszym stopniu występujące niż na terenie innych województw.

Proces wyludniania się absolutnego względnie relatywnego miasteczek i miast województwa trwa przez wszystkie lata powojenne i przybiera na sile w miarę upadku drobnego przemysłu, rzemiosła, handlu i usług. Miejsce po likwidujących się zakładach i przedsiębiorstwach prywatnych pozostaje puste lub też jest wykorzystywane przez placówki gospodarki uspołecznionej tylko częściowo. Wywołuje to zjawiska spadku zatrudnienia, szczególnie w zawodach przemysłowych (przemysł, rzemiosło i budownictwo), konieczność wyjazdu do większych ośrodków w poszukiwaniu pracy, a także nadwyżki siły roboczej.

Według ustaleń Rady Naukowo-Ekonomicznej przy Prezydium WRN w Poznaniu zatrudnienie w przemyśle, rzemiosle i budownictwie wynosiło dla całego województwa:

w 1931 r.	— 8,7%	ogółu ludności
w 1950 r.	— 9,5%	„ „
w 1954 r.	— 9,7% <sup>12</sup>	„ „

Po 1954 r. wskaźnik ten wzrastał nadal i tak: w końcu 1956 r.

<sup>11</sup> Rocznik Statystyczny 1958, s. 282. Cztery wodociągi znajdują się w gromadach wiejskich.

<sup>12</sup> Przeciętna krajowa wynosiła wówczas 12,3% (obliczono na podstawie Rocznika Statystycznego 1957, s. XXIX, XXXI i XXXIII).

wynosił 10,7%, a w początkach 1959 r. — 11,1%<sup>13</sup>. Jednocześnie jednak jeszcze bardziej wzrastał wskaźnik ogólnokrajowy, który na koniec 1956 r. wyniósł 12,6%<sup>></sup>, a w 1958 r. — 14,5%<sup>13</sup>.

Pracujący w zawodach przemysłowych z terenu województwa i Poznania stanowili więc też na początku 1958 r. zaledwie 6,8% ogółu analogicznie zatrudnionych w kraju<sup>13</sup>.

Chociaż wskaźnik zatrudnienia w zawodach przemysłowych wykazuje dla województwa przyrost, to jest on mniejszy niż przyrost wskaźnika ogólnokrajowego. Ponadto podkreślić należy, że w ogóle wskaźnik ten osiągnięty został tylko dzięki industrializacji Poznania i kilku większych miast w województwie. Tak na przykład w miastach wydzielonych powiatowych wskaźniki zatrudnienia w zawodach przemysłowych wynosiły w początkach 1959 r.<sup>14</sup>: w Kaliszu 32,6%, w Ostrowie 29%, w Pile 21,1%, w Lesznie 19% i w Gnieźnie 16%. W Poznaniu wskaźnik ten w końcu 1958 r. wynosił 24,6%, wykazując jednakże tendencje malejące, gdyż w końcu 1956 r. wynosił 26,8%, a w końcu 1957 r. — 26,5%<sup>14</sup>. Obliczony jedynie dla województwa (bez Poznania), wskaźnik ten wynosił dla lat 1950—1956 około 7,5%, a w połowie 1959 r. wynosi 8,4%.

W przekroju powiatowym natomiast wskaźniki w licznych przypadkach, a mianowicie w 19 powiatach ciągle maleją, w 3 powiatach utrzymują się lub doszły do poziomu z 1931 r. (w tym powiat międzychodzki), a tylko w 7 powiatach i miastach wydzielonych wykazują istotny, a nawet silny wzrost<sup>15</sup>.

Najsilniejszy spadek zatrudnienia w przemyśle, budownictwie i rzemiośle wykazują powiaty wymienione w tablicy 2.

Wskaźniki zatrudnienia w zawodach przemysłowych zostały obliczone w stosunku do ogółu ludności powiatu (miasta wydzielonego), gdyż: a) zakłady przemysłowe czy rzemieślnicze znajdują się także poza miastami oraz b) w zawodach tych pracuje część ludności wiejskiej.

<sup>13</sup> Obliczono na podstawie: a) Rocznika Statystycznego 1957, s. XXIX—XXXIII, 5, 80, 110 i 195; b) Rocznika Statystycznego 1958, s. 88, 115 i 211; c) Małego Rocznika Statystycznego 1959, s. 3, 33, 43, 73 oraz d) danych uzyskanych w WKPG i MKPG w Poznaniu.

<sup>14</sup> Obliczono na podstawie danych uzyskanych w lipcu 1959 r. w WKPG i MKPG w Poznaniu.

<sup>15</sup> W rozważaniach w sprawie zatrudnienia pominięto powiaty: koniński, kolski i turecki, na terenie których prowadzi się od kilku lat poważne roboty inwestycyjne.

Tablica 2

Zatrudnienie w zawodach przemysłowych w procentach  
w stosunku do ogółu ludności powiatu (miasta)

Powiaty, miasta wydzielone	1931 r.	1950 r.	1954 r.	1958 r.
Powiat gnieźnieński	5,3	3,8	2,9	2,4
Miasto Gniezno	15,9	14,0	12,6	14,3
Powiat kościański	8,6	7,8	6,7	5,5
Powiat lesznieński i miasto Leszno	8,7	7,1	6,9	8,2
Powiat międzychodzki	7,2	6,2	4,9	7,3
Powiat wągrowiecki	5,9	5,3	3,6	4,0
Powiat wolsztyński	6,2	5,3	4,3	5,5

Źródło: Rada Naukowo-Ekonomiczna przy Prezydium WRN w Poznaniu, Rocznik 1957, s. 125 i informacje z WKPG w Poznaniu.

Regres miast i miasteczek 19 powiatów województwa jest więc istotny. Zatrudnienie w zawodach przemysłowych w tych miastach i miasteczkach jest ciągle jeszcze mniejsze niż było w 1931 r., w którym Polska przeżywała silny kryzys ekonomiczny. Do poziomu z tego roku doszedł już powiat międzychodzki, ale przecież nie ten poziom jest celem i dążeniem. Jak długo miasteczka i miasta województwa

Tablica 3

Struktura zatrudnienia w gospodarce uspołecznionej  
wg wysokości zarobków miesięcznych za wrzesień 1957 r.  
w procentach do ogółu pracujących

Niektóre województwa	Pracownicy fizyczni				Pracownicy umysłowi			
	Zarobki brutto do				Zarobki brutto do			
	1000 zł	1500 zł	razem	2000	1000 zł	1500 zł	razem	2000
Przeciętna krajowa	33,3	33,4	66,7	18,0	27,2	35,0	62,2	20,4
Woj. poznańskie	40,6	38,6	79,2	15,6	33,4	37,8	71,2	18,1
Miasto Poznań	32,3	32,2	64,5	21,0	27,1	36,4	63,5	20,2
Woj. bydgoskie	40,6	35,9	76,5	16,3	31,0	38,8	69,8	18,7
„ lubelskie	45,6	32,3	77,9	14,0	38,1	36,0	74,1	16,8
„ łódzkie	36,1	42,7	78,8	15,7	34,8	34,1	68,9	17,5
„ kieleckie	36,4	34,8	71,2	18,5	34,7	34,9	69,6	17,7
„ warszawskie	38,5	36,1	74,6	16,5	28,6	39,0	67,6	20,4
„ wrocławskie	31,8	34,1	65,9	17,5	29,0	33,6	62,6	19,4

Źródło: Opracowano na podstawie danych z Rocznika Statystycznego 1958, s. 314–319.



nie prześcigną w swym rozwoju gospodarczym i to poważnie stanu z 1938/39 r., tak długo nie można będzie uwolnić się od przekonania, że pozostają one w marazmie i zastoju, skoro inne województwa i dzielnice kraju już dawno przekroczyły ten stan.

Konsekwencją małego zatrudnienia w zawodach przemysłowych ludności województwa są jej niskie zarobki. Przeciętnie są one niższe od średnich krajowych i niemal najniższe w przekroju województw. Niewiele lepiej kształtują się średnie zarobki dla województwa i Poznania łącznie wziętych. Stan ten ilustruje tablica 3.

Z przytoczonych wskaźników widać, że w województwie poznańskim ludność zarabiająca do 1000 zł, a następnie od 1001 do 1500 zł stanowi znacznie większą część niż to wynika ze średnich krajowych. Płace miesięczne są tu najniższe w skali całego kraju. Spośród wymienionych w zestawieniu województw jedynie w lubelskim jest procentowo więcej pracowników fizycznych i umysłowych zarabiających do 1000 zł miesięcznie. O ile jednak weźmie się pod uwagę zarobki do 1500 zł (rubryki „razem”), to wśród pracowników fizycznych jest ich najwięcej w województwie poznańskim, a wśród pracowników umysłowych — w województwie lubelskim. Województwo poznańskie ma drugą w kolejności największą ilość pracowników umysłowych zarabiających do 1500 zł brutto. W grupie zarabiających od 1501 do 2000 zł miesięcznie wskaźniki dla województwa poznańskiego są natomiast niższe od średnich krajowych. Dla pełniejszej charakterystyki sytuacji ekonomicznej tej ludności należy jeszcze przypomnieć, że koszty utrzymania są tutaj wyraźnie wyższe niż w wielu województwach, szczególnie wschodnich i południowo-wschodnich.

Koncentracja i lokalizacja inwestycji z wyraźnym uszczupleniem udziału w nich województwa poznańskiego, błędy polityki rolnej, które doprowadziły do zmniejszenia zagospodarowania wsi i spadku produkcji rolniczej, likwidacja tradycyjnych na tym terenie samorządów oraz przesadna centralizacja decyzji i dyspozycji w sprawach gospodarczych doprowadziły co najmniej do zahamowania rozwoju miasteczek i miast, a tym samym i całego województwa. Na ten stan i zaniedbanie wpłynęło także niewątpliwie błędne, chociaż rozpowszechnione w kraju przeświadczenie, że od troski o rozwój miasteczek i miast województwa uwalnia ich wyposażenie w podstawowe urządzenia komunalne. Obserwowany przez wiele ubiegłych lat brak zainteresowania rozwojem miasteczek i miast doprowadził do postępującego wyludnienia się ich i tym samym do coraz mniej-

szego wykorzystania znajdujących się tam urządzeń infrastrukturalnych, stanowiących istotną część majątku narodowego, do pogłębiania się stanu niszczących rezerw, których należyte zagospodarowanie jest przecież koniecznością nie tylko ekonomiczną, ale i społeczną.

Na groźbę dalszego wyludniania się miast i miasteczek wskazują: a) poważna rezerwa rąk roboczych oraz b) duża ilość osób dojeżdżających do pracy do większych skupisk.

Rezerwę rąk roboczych terenowe komisje planowania gospodarczego oceniały w 1958 r. na około 23 tys. osób (w tym 13 tys. kobiet) i to niezależnie od rezerwy siły roboczej spośród ludności wiejskiej powiatów wschodnich województwa, szacowanej na około 15 tys. Zresztą należy poważnie liczyć się z tym, że wśród ludności rolniczej — i to z całego województwa — rezerwy te będą wzrastać w miarę mechanizacji upraw i prac w rolnictwie, które z uwagi na jakość gleb ma przecież znacznie mniejsze perspektywy rozwojowe, niż na przykład w województwie opolskim i lubelskim.

Ilość osób dojeżdżających codziennie do pracy na podstawie okresowych biletów kolejowych i PKS wynosiła w 1958 r. ponad 63 tys. Według obliczeń Katedry Statystyki WSE w Poznaniu ponad 33 tys. dojeżdża z odległości 30 do 100 km, a więc spoza strefy podmiejskiej. Jak dojazdy w promieniu do 30 km są zjawiskiem zrozumiałym i prawidłowym, tak dojazdy z większych odległości można oceniać jedynie jako ogromne marnotrawstwo czasu i energii ludzkiej, jako poważne i zbędne obciążenie środków transportu. Pracownicy dojeżdżający z większych odległości to z reguły potencjalni kandydaci do zmiany miejsca zamieszkania i uprzywilejowani pretendenci do nowych mieszkań, na które długo i często bezskutecznie oczekują starzy mieszkańcy i pracownicy.

Migracja wewnętrzna części ludności ze wsi do miast, a nawet z jednych miast do drugich jest zjawiskiem w zasadzie prawidłowym. Jeżeli jednak przybiera ona postać wyludniania się miast i miasteczek o dużych tradycjach i wyposażonych na ogół nieźle w urządzenia komunalne, centrycznie położonych i ważnych dla rolniczego zaplecza, staje się zjawiskiem ekonomicznym i społecznym dużej wagi. W tych sprawach nie przekonuje głoszone ostatnio zdanie, że zamieranie małych miast jest pewną naturalną prawidłowością obserwowaną także w innych krajach, a szczególnie w Stanach Zjednoczonych AP. Warunki nasze są tak dalece odmienne, że przyjmowanie za prawidłowość i do naśladowania tego, co występuje

w wielkich krajach jest niesłuszne. W sprawach zagospodarowania kraju nie mogą być dla nas wzorem ani Stany Zjednoczone ani inne wielkie państwa. Dla nas przykładowymi mogą być kraje europejskie jak Czechosłowacja, Dania, Niemiecka Republika Demokratyczna i ewentualnie Niemiecka Republika Federalna, a także inne o małym stosunkowo areale rolnym, zmuszającym do intensywnego gospodarowania oraz o znacznym uprzemysłowieniu. W krajach tych zjawisko wyludniania się małych miast i ich marazmu jest nieznane. Siły wytwórcze ich miasteczek są w pełni wykorzystywane, co dość łatwo można zaobserwować.

Tymczasem w województwie poznańskim istnieje duża dysproporcja między potencjalnymi możliwościami i podstawowymi urządzeniami małych miast i miasteczek, a ich industrializacją. Dysproporcja ta tym więcej jest bezzasadna, że w dobie elektryczności i telewizji nie ma żadnych podstaw, ani natury ekonomicznej, ani społecznej czy państwowej, aby budować jedynie obiekty przemysłowe — giganty i koncentrować je w wielkich miastach, a małe skazywać na stopniowe zamieranie.

Budowa obiektów gigantów powoduje zawsze konieczność prowadzenia rozległych inwestycji towarzyszących, jak drogi, koleje, wodociągi i domy mieszkalne, które to inwestycje przy prawidłowym biegu spraw powinny być wykonywane w pierwszej nawet kolejności.

Obecnie istnieje konieczność — ale jest także po temu duża możliwość — rozłożenia zadań produkcyjnych na liczne nieduże zakłady, rozlokowane równomiernie w miastach i miasteczkach. Do takiej dekoncentracji nadaje się wiele przemysłów. Zakłady produkcyjne mogą bowiem wytwarzać, albo wyroby gotowe, albo tylko ich części lub elementy. Zakłady te wypełnią lukę jako miejsca zatrudnienia po zlikwidowanych prywatnych przedsiębiorstwach drobnego przemysłu i handlu oraz po warsztatach rzemieślniczych.

Rozprowadzenie czy nawet doprowadzenie energii elektrycznej do miast i miasteczek o niewykorzystanym potencjale produkcyjnym jest zawsze prostsze i tańsze niż budowa i koncentracja sił wytwórczych od nowa.

Dekoncentracja, rozmieszczenie i rozdrobnienie przemysłu zrodzi niewątpliwie szereg nowych zadań organizacyjnych, jak chociażby koordynację i kooperację. Chociaż są to zadania niełatwe, to bezspornie rozwiązalne. Dali sobie z nimi radę nasi pobratymcy, Czesi, rozwiąże je także społeczeństwo województwa poznańskiego, które, jak można sądzić, nadaje się do tego najbardziej.

Małe zakłady produkcyjne i usługowe są zresztą z reguły elastyczniejsze, łatwiej przestawiają się i przystosowują do bieżących potrzeb i zmiennych wymagań zleceniodawców i rynku, a ich produkcja i usługi są częstokroć tańsze.

Wśród działaczy społecznych i gospodarczych, a także w miejscowym społeczeństwie panuje przeświadczenie, że jedną z przyczyn upadku miast i miasteczek województwa była likwidacja lokalnych placówek oszczędnościowo-kredytowych, legitymujących się dużymi tradycjami i poważnymi osiągnięciami w zakresie gospodarczego rozwoju Wielkopolski. Trafność tej opinii zdają się potwierdzać poważne osiągnięcia spółdzielni oszczędnościowo-pożyczkowych z terenu województwa w okresie ich dwuletniej działalności. Zgromadziły one znaczne oszczędności, uzupełniając w tym zakresie działalność PKO oraz udzieliły z zebranych środków pożyczek, dochodzących w wyrażeniu sumarycznym w końcu 1958 r. do 32,2%, a w połowie 1959 r. — 22,2% kwoty pożyczek z planu kredytowego.

W sposób szczególniejszy osiągnięcia spółdzielni oszczędnościowo-pożyczkowych z terenu woj. poznańskiego przedstawia tablica 4.

Dorobek spółdzielni oszczędnościowo-pożyczkowych wskazuje, że byłoby celowe rozszerzenie ich działalności także na ośrodki miejskie.

Inicjatywa społeczna indywidualna i zbiorowa miałyby tu wielkie pole do popisu i mogłyby wydatnie przyczynić się do gospodarczego dźwignięcia oraz zaktywizowania miast i miasteczek.

Do przejmowania i realizowania inicjatywy zbiorowej jak najbardziej jest powołana spółdzielczość oszczędnościowo-kredytowa. W społecznym zbiorowym działaniu jest zaprawione — także bogatymi tradycjami — społeczeństwo województwa i chyba nie należy go, przez paraliżowanie decyzjami centralnymi efektów takiego działania na rzecz regionu, od niego odsuwać i odstręczać. Byłoby to bowiem sprzeczne z najszerzej pojętym interesem ogólnopolskim.

Pełne zagospodarowanie miasteczek i miast przez wykorzystanie istniejących w nich i znanych rezerw produkcyjnych w rozumieniu najszerszym oraz przez rozmieszczenie w nich nowych zakładów, to przywrócenie tym miasteczkom i miastom społecznej pozycji ośrodków kulturalnych i gospodarczych dla rolnictwa Wielkopolski, to droga do podniesienia ogólnego dobrobytu i usunięcia „zaściankowości wiejskiego życia” i likwidacji podziału na wieś i miasto, a także usunięcie „niezdrowego stłoczenia mas ludzkich z dala od zieleni, od przestrzeni otwartej, od słońca i świeżego powietrza” —

Tablica 4

Niektóre dane z bilansów zbiorczych  
spółdzielni oszczędnościowo-pożyczkowych woj. poznańskiego  
(wartości w tysiącach złotych)

Wyszczególnienie	Stan na dzień		
	31 XII 1958 r.	31 III 1959 r.	30 VI 1959 r.
1. Ilość udziałowców	102 285	104 512	108 998
2. Stan fund. udziałowych i zasobow.	15 600	19 300	22 970
3. Stan wkładów oszczędnościowych	83 708	86 270	90 051
4. Ilość wkładców	13 716	16 910	19 722
5. Salda rachunków bieżących	29 264	28 036	30 452
6. Ilość „ „	7 724	8 299	8 707
7. Stan pożyczek:			
a) krótkoterminowych	87 388	191 300	261 500
b) średnioterminowych	52 440	61 300	84 700
Razem z państwowego planu kredytowego	139 828	252 600	346 200
c) ze środków własnych	35 200	53 016	63 700
Ogółem	175 028	305 616	409 900
8. Ilość dłużników	83 908	128 264	155 432
9. Sumy udzielonych kredytów:	w 1958 r.	w I kwart. 1959 r.	w I i II kwart. 1959 r.
a) krótkoterm. państw.	155 597	123 091	220 049
b) średnioterm. państw.	55 016	11 784	40 075
c) ze środków własnych	67 868	30 770	57 727
Razem	278 481	165 645	317 851

Źródło: Przytoczone liczby wynotowano z bilansów zbiorczych spółdzielni oszczędnościowo-pożyczkowych sporządzonych przez Związek Spółdzielni Oszczędnościowo-Pożyczkowych PRL., Oddział w Poznaniu.

jak pisał Jerzy Ryng w 1937 r.<sup>16</sup>. Te jego idee i koncepcje nic nie straciły ze swej aktualności.

Industrializacja małych miast i miasteczek to nie tylko sprawa wykorzystania istniejących rezerw i mocy produkcyjnych, to także konieczność polityczna, społeczna i ekonomiczna.

<sup>18</sup> J. Ryng, *Wybór pism*, Książka i Wiedza, 1957, s. 682.