

KIERUNKI ROZWOJU GOSPODARCZEGO PIŁY
PRZED I PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

Wśród miast Ziem Odzyskanych, które w 1945 r. powróciły w granice państwa polskiego, znalazło się rodzinne miasto Stanisława Staszica — Piła. W ten sposób naprawiona została krzywda, wyrządzona temu miastu przed 173 laty, kiedy to brutalny akt pierwszego rozbioru oderwał je od Polski i wcielił do Prus.

Piła, zagrabiona przez Fryderyka Wielkiego, na krótko znalazła się w latach 1807—1815 w granicach Wielkiego Księstwa Warszawskiego. Po pierwszej wojnie światowej miasto to niestety nie weszło w skład powstającego na nowo państwa polskiego. Granica polsko-niemiecka została wówczas wytyczona w bezpośrednim sąsiedztwie miasta, odcinając je od znacznej części swego naturalnego zaplecza gospodarczego. Po pierwszej wojnie światowej rozpoczął się nowy etap rozwoju miasta. W 1922 r. Niemcy podnieśli je do rangi centrum administracyjnego „Marchii Granicznej” (*Provinz Grenzmark Posen-Westpreussen*) i stopniowo przekształcili w bazę wypadową niemieczyny na Polskę. Proces ten wzmógł się szczególnie w latach poprzedzających drugą wojnę światową. Po wyzwoleniu w 1945 r., odbudowująca się ze zniszczeń wojennych Piła, wraz z przylegającym do niej powiatem pilskim, weszła w skład województwa poznańskiego, do którego początkowo należała także pozostała część Ziemi Lubuskiej. Obecnie, po utworzeniu województwa zielonogórskiego, Piła i powiat pilski — to jedyny skrawek Ziem Odzyskanych wchodzący w skład województwa poznańskiego.

Piła, położona na granicy Wielkopolski i Pomorza, jest centralnym punktem środkowej części rejonu ziem nadnoteckich, ciągnących się od Bydgoszczy na wschodzie do Kostrzyna, u ujścia Noteci do Warty, na zachodzie. Miasto leży nad rzeką Gwdą, w odległości 12 km od Noteci, tego ważnego szlaku wodnego wiążącego Wisłę z Odrą. Miasto otaczają ziemie piaszczyste i mało wydajne rolniczo. Stąd też dużą część zaplecza Piły pokrywają lasy.

Od Poznania oddalona jest Piła o ok. 100 km. Odległość jej od Bydgoszczy, drugiego ważnego centrum gospodarczego tej części kraju, jest w przybliżeniu taka sama. Od wybrzeża i jego największego w tym rejonie portu, Szczecina, oddziela Piłę w prostej linii ok. 200 km. To geograficzne położenie Piły w środku pomiędzy dużymi ośrodkami gospodarczymi podnosi ją do rangi ważnego punktu komunikacyjnego. Krzyżują się tu szlaki biegnące z zachodu na wschód i z północy na południe. Już od 1851 r. przechodzi przez Piłę jedna z pierwszych pruskich linii kolejowych, łącząca Bydgoszcz z Krzyżem. Jest to pierwszy odcinek tzw. „Wschodniej linii kolejowej” (*Ostbahn*), która w r. 1867 połączyła Królewiec z Berlinem. Pod koniec XIX w. wybudowano dalsze linie kolejowe, dzięki czemu Piła leży obecnie na trasie Warszawa-Bydgoszcz-Szczecin oraz Wrocław-Poznań-Kołobrzeg. Znaczenie Piły jako węzła komunikacyjnego podnoszą także przechodzące przez miasto trzy główne drogi kołowe: jedna południkowa oraz dwie o kierunku równoleżnikowym.

To wybitnie sprzyjające rozwojowi miasta położenie geograficzne Piły może być wykorzystane dopiero w granicach Polski Ludowej. Otwiera ono korzystne perspektywy dalszego wzrostu znaczenia gospodarczego miasta. Aby sobie w pełni uzmysłowić owe dalekosiężne w skutkach zmiany, jakie przyniósł Piłce rok 1945, trzeba wpierw, chociaż ogólnie, nakreślić kierunki rozwoju gospodarczego miasta przed drugą wojną światową.

I

Podstawą rozwoju każdego miasta jest, normalnie rzecz biorąc, jego gospodarka. Miasto rośnie i nabiera znaczenia, o ile umacnia się jego fundament gospodarczy, upada zaś, gdy gospodarcza podstawa egzystencji miasta chyli się ku upadkowi. Przy tym rozwój gospodarczy miasta jest ściśle związany z jego bezpośrednim

i pośrednim zapleczem. Zmiany w tym zakresie odbijają się bądź to ujemnie, bądź też dodatnio na gospodarce miasta. Taki jest normalny bieg rzeczy. Procesy wzrostu można oczywiście i tu przez świadome działanie przyspieszać albo przejawy upadku odpowiednio hamować. W ten drugi sposób starali się postępować w Pile Niemcy po pierwszej wojnie światowej, stwarzając pozory dalszego jej rozwoju.

Na mocy traktatu wersalskiego Piła znalazła się na peryferiach Niemiec. Granica państwową zostały wówczas przecięte linie kolejowe i szlaki drogowe, które uczyniły to miasto tak ważnym węzłem komunikacyjnym i przyczyniły się do rozwoju jego przemysłu. Równocześnie odpadły z jej bezpośredniego zaplecza gospodarczego ziemie, należące do powiatu czarnkowskiego i chodzieskiego w woj. poznańskim oraz wyrzyskiego w woj. bydgoskim. Wszystko to nie mogło nie wpłynąć na rozwój gospodarzy miasta.

W Pile, będącej ważnym węzłem komunikacji kolejowej, rozwinęły się do porażających rozmiarów warsztaty naprawcze taboru kolejowego, uruchomione tam w 1902 r. W szczytowym okresie swego rozwoju zatrudniały one ok. 2 tys. osób. Jednakże po pierwszej wojnie światowej znaczenie Pily jako węzła kolejowego upadło nieuchronnie. Nie pomogły próby ożywienia istniejących urzędów komunikacyjnych w handlu Niemiec z Polską i innymi krajami. Uruchomienie w okresie hitlerowskim nowych linii komunikacyjnych w obrębie tzw. Marchii Granicznej, dla lepszego scalenia jej ziem, także nie mogło podnieść znaczenia Pily jako węzła komunikacyjnego. Były to bowiem szlaki o lokalnym znaczeniu. Stąd też konieczne się stało zredukowanie liczby pracowników w zakładach naprawczych taboru kolejowego. W 1926 r. zwolniono 500 pracowników¹. W dalszych latach nastąpiły kolejne redukcje. W końcu pozostały tylko skromne w swych rozmiarach warsztaty remontowe, dostosowane do ograniczonych potrzeb samego węzła pilskiego. Redukcja pracowników w największym zakładzie przemysłowym Pily odbiła się bardzo ujemnie na gospodarce całego miasta. Pozostałe, stosunkowo nieduże zakłady przemysłowe Pily i okolicy nie były w stanie wchłonąć wszystkich zwolnionych robotników.

Poza wspomnianymi zakładami, przemysł Pily miał na ogół lokalne znaczenie. Wiązał go z Piłą i okolicą albo miejscowy surowiec, albo też skromny w swym zasięgu rynek zbytu. Powstanie poważniejszych obiektów przemysłowych było tu z braku sprzyjających warunków surowcowych i przy silnej konkurencji przemysłu zachodniemieckiego — niemożliwe. Najsilniej reprezentowany był w Pile przemysł drzewny, jeden z najstarszych w mieście, oraz przemysł materiałów budowlanych.

Przemysł drzewny od początku swego istnienia posiadał w pierścieniu lasów, otaczających Piłę, bliskie i dogodne źródło surowcowe. W miarę kurczenia się powierzchni lasów w bezpośrednim sąsiedztwie miasta, wydłużał się promień dowozu drzewa do rozwijającego się przemysłu drzewnego. Tani dowóz z dalszych okolic zapewniała pobliska Noteć, którą, jak wykazują statystyki niemieckie², transportowano duże ilości drzewa. Naturalnym źródłem energii były dla licznych tartaków Pily wody przepływającej przez miasto Gwdy. Z postępową techniką siłę wody zastąpiła para i energia elektryczna. U progu drugiej wojny światowej przemysł drzewny Pily reprezentowało 8 tartaków o przeciętnym zatrudnieniu 30—50 pracowników każdy oraz 3 większe fabryki mebli³ przetwarzające na miejscu przetarty surowiec. Produkowały one obok mebli całe domki mieszkalne i baraki z drzewa.

Na drugą co do znaczenia dla miasta gałąź przemysłu, wytwarzającą materiały budowlane, składało się 5 cegielni, 2 fabryki wyrobów cementowych i 2 fabryki papły.

¹ H. J. Schmitz Bollwerk Schneidemühl, 1937 Grenzmarkführer, s. 51.

² Por. Schmitz-Frase, Landeskunde der Grenzmark Posen-Westpreussen, Wrocław 1929, s. 154.

³ Ponadto Piła posiadała dużą ilość stolarni i innych drobnych zakładów drzewnych. Die Nichtlandwirtschaftliche Arbeitsstättenzählung in den Reichsteilen und Verwaltungsbezirken. Z. 17. V. 1939 r. Zeszyt 2 podaje, że w Pile czynnych było ogółem 46, w większości drobnych zakładów meblarskich, o łącznym zatrudnieniu 821 osób.

Przemysł ten zatrudniał łącznie około 300 robotników. Posiadał on dogodne źródło surowca w złożach gliny i żwiru, znajdujących się w pobliżu miasta. Rynkiem zbytu była sama Piła i okolica, gdzie rozwijał się popierany przez państwo, zwłaszcza w okresie hitlerowskim, ruch budowlany. Chodziło bowiem o to, aby Niemców zamieszkałych w tym mieście, a także napływających do Piły z Polski, zatrzymać i zachęcić do osiedlenia się na stałe. W tym celu w samych tylko latach 1933—1938 władze państwowe wyasygnowały 7 mln marek, dzięki którym wybudowano wówczas 4.800 mieszkań w tzw. Marchii Granicznej, z czego duża część przypadała na samą Piłę⁴.

Na surowcu dowożonym z zaplecza rolniczego pracował przemysł rolno-spożywczy, dysponujący dwiema krochmalniami, zatrudniającymi ok. 500 pracowników, dużym młynem, browarem i fabryką wyrobów tytoniowych o niewielkich rozmiarach. W związku z koniecznością ożywienia bardzo słabego gospodarczo rejonu i stworzenia nowych miejsc pracy dla miejscowej ludności, uruchomiono w 1936 r., zbudowaną jeszcze w czasie pierwszej wojny światowej, roszarnię lnu i konopi o 300-osobowej załodze, oraz rozbudowano istniejące zakłady. Poza tym istniały w Pile również takie mniejsze zakłady przemysłu spożywczego, jak rzeźnia, mleczarnia, palarnia kawy, wytwórnia wód gazowych, piekarnie itp., nastawione prawie wyłącznie na zaopatrywanie samego miasta⁵.

Dość skromny w swoich rozmiarach przemysł metalowy Piły skierowany był głównie na zaspokojenie potrzeb zaplecza rolniczego. Podstawowym kierunkiem produkcji istniejących tu 5 największych przedsiębiorstw tej gałęzi przemysłu było wytwarzanie maszyn i urządzeń rolniczych. Przedsiębiorstwa te zatrudniały łącznie około 400 pracowników, z czego przeszło połowa zajęta była w odlewni. W czasie wojny większość tych zakładów produkowała broń na potrzeby frontu.

Na tym w zasadzie wyczerpywałby się opis przemysłu Piły przed II wojną światową. Już z tego, co zostało dotychczas powiedziane, wynika, że przemysł ten nie mógł odegrać poważniejszej roli w dziejach Piły. W mieście mieszkali także rzemieślnicy pracujący dla zaspokajania potrzeb jego mieszkańców i okolicznych rolników. Piła była też większym ośrodkiem wymiany handlowej w tym rejonie. Wszystko to jednak nie wystarczało dla zapewnienia zdrowych, ekonomicznych podstaw rozwojowych większego miasta. Toteż Niemcy czynili wszystko, ażeby ożywić gospodarkę Piły i całego rejonu. Pragnęli oni przy tym z jednej strony zahamować odpływ z tych terenów ludności miejscowej, która masowo emigrowała na zachód Niemiec⁶, a z drugiej strony dążyli do zasiedlania tych ziem Niemcami emigrującymi z Polski i innych państw Europy wschodniej. Tym to należy tłumaczyć sztuczne rozwinięcie wspomnianego już poprzednio, a nie uzasadnionego rozwojem gospodarki miasta, ruchu budowlanego oraz uruchomienie w 1936 r. roszarni, pomimo że wybudowana jeszcze w pierwszym okresie wojny światowej nie została ona wówczas, ani w późniejszych latach puszczona w ruch z przyczyn natury gospodarczej. Ażeby dla przemysłu Piły stworzyć korzystniejsze warunki rozwoju, oddano w 1936 r. do użytku w Ujściu duży port rzeczny o zdolności przeładunkowej 250 tys. ton rocznie. Port ten umożliwił w pewnym stopniu wzrost przewozu towarów Notecią, jednakże nie przyczynił się do uruchomienia w Pile dalszych zakładów przemysłowych, które mogłyby korzystać z dogodnej drogi wodnej. W tych warunkach port ten, jeden z największych portów rzecznych w wschod-

⁴ H. J. Schmitz, Fünf Jahre Aufbauarbeit in der Grenzmark Posen-Westpreussen odbitka z „Grenzmärkische Heimatblätter“, 1939, s. 7.

⁵ Tak np. w rzeźni bito w latach trzydziestych ok. 3 tys. sztuk bydła i 12 tys. sztuk trzody chlewnej rocznie (wg „Haushaltsplan der Stadt Schneidemühl“ 1930). Są to ilości, które całkowicie wchłaniało 4-tysięczne miasto.

⁶ Schmitz w cytowanej poprzednio pracy „Fünf Jahre Aufbauarbeit in der Grenzmark Posen-Westpreussen“ pisze, że jeszcze w 1937 r. trwała w tym rejonie masowa emigracja na zachód.

niej części ówczesnych Niemiec, nie był należycie wyzyskany. Do ożywienia gospodarczego miasta w sposób pośredni przyczynić się także miały prowadzone przed wojną prace melioracyjne w dolinie Noteci. Obejmowały one swym zasięgiem ok. 10 tys. ha. Podniesienie na wyższy poziom rolnictwa tego rejonu, a zwłaszcza jego produkcji zwierzęcej, wpłynęłoby niewątpliwie na pewne zwiększenie wymiany handlowej między miastem a wsią.

Wszystkie te środki aktywizacji gospodarczej nie mogły mieć większego znaczenia. Nie stanowiły one podstawy utrzymania dla wzrastającej nieustannie liczby mieszkańców miasta⁷.

Zjawisko to można wyjaśnić tylko pozaekonomicznymi posunięciami Niemców w tym rejonie. Momentem szczególnego znaczenia dla rozwoju Piły było podniesienie jej w 1922 r. do rangi stolicy tzw. Marchii Granicznej. Na mocy tej decyzji przeniesiono do Piły szereg urzędów i instytucji szczebla prowincjonalnego. Ponieważ Piła nie była na to dostatecznie przygotowana, trzeba było wybudować szereg gmachów publicznych oraz mieszkań dla urzędników⁸. Drugim istotnym momentem dla rozwoju ówczesnej Piły było świadome przekształcanie jej w bastion kultury niemieckiej. Ambicją Niemców było podniesienie Piły do rangi kulturalnej Poznania lub Bydgoszczy. Obok dużej ilości szkół średnich ogólnokształcących i zawodowych, Piła otrzymała także wyższą uczelnię, kształcąca nauczycieli. Ponadto czynne tu były: placówka naukowa uniwersytetu królewieckiego, a także duża biblioteka, teatr, muzeum itp. ośrodki propagandy niemieckiej⁹. Trzecim wreszcie czynnikiem, umożliwiającym utrzymanie wysokiego stanu zaludnienia, było szczególne w tym mieście skupienie wojska i policji. Dzięki zamówieniom wojskowym miejscowe rzemiosło, przeżywające przedtem poważny kryzys, podniosło się gospodarczo¹⁰. Praca dla wojska i policji stanowiła źródło utrzymania dla sporej ilości mieszkańców.

W rezultacie oddziaływania tych czynników Piła, która posiadała nieduży prześmyśl o lokalnym znaczeniu i spełniała o wiele mniejsze niż przed pierwszą wojną światową funkcje jako węzeł komunikacyjny — wzrastała przed II wojną światową w dość szybkim tempie. Stwarzało to pozory pomyślnego rozwoju miasta. W istocie jednak rzeczy rozwój ten był spowodowany sztuczną akcją Niemców, na którą łożyli oni znaczne sumy pieniężne¹¹. W warunkach prawidłowego, naturalnego procesu społeczno-gospodarczego Piła nie miała w granicach Trzeciej Rzeszy perspektywy rozwojowych.

II

Po drugiej wojnie światowej powstały dla Piły, jak już wspomniano, szczególnie korzystne warunki rozwoju gospodarczego. Granica państwowa, która, przebiegając w przeszłości w pobliżu miasta, hamowała ten rozwój, przesunięta została o 200 km na zachód. Dzięki powrotowi w granice państwa polskiego Ziem Odzyskanych, Piła uzyskała jako węzeł komunikacyjny takie znaczenie, jakiego w dotychczasowej swej historii nigdy nie posiadała. Równocześnie odzyskała ona swe bezpośrednie zaplecze gospodarcze, niezbędne dla prawidłowego wzrostu funkcji usługowych miasta i stała się centralnym punktem ważnego rejonu gospodarczego, okręgu nadnoteckiego.

W przeciwnieństwie do powstających po drugiej wojnie światowej możliwości rozwojowych miasta, rzeczywistość w 1945 r. przedstawiała zgoła niepomyślny obraz.

⁷ Statystyki niemieckie podają następujący wzrost liczby mieszkańców Piły: 1913 r. — 28.137, 1919 — 32.569, 1925 — 37.507, 1930 — 42.183, 1939 — 45.624 mieszkańców.

⁸ Tym tłumaczy się fakt zatrudniania przez przedsiębiorstwa budowlane Piły ok. 2000 osób (wg „Die Nichtlandwirtschaftliche Arbeitsstättenzählung...“).

⁹ Dla potrzeb tych ośrodków pracowały 4 drukarnie, z których jedna zatrudniała ok. 100 osób.

¹⁰ Przyznaje to S c h m i t z, op. cit., s. 7.

¹¹ Wg danych niemieckich na aktywizację „Marchii Granicznej“ w tym także m. Piły, wydatkowano w latach 1933—1938 ponad 70 mln marek.

Wojna nie oszczędziła Piły: w stosunku do innych miast w tej części kraju, pozostawiła tu szczególnie duże zniszczenie. Na skutek działań wojennych dotkliwie ucierpiał zarówno przemysł, jak i substancja mieszkaniowa miasta, wraz z jego urządzeniami komunalnymi i socjalnymi.

Najdotkliwsze straty poniósł przemysł drzewny. Aż 5 spośród istniejących tu tartaków zostało całkowicie zniszczonych, a jeden doznał takich uszkodzeń, że nie nadawał się w ogóle do odbudowy. Pozostałe zakłady tego przemysłu, w tym dwie fabryki mębli i produkcji baraków, poniosły straty w budynkach i urządzeniach wynoszące ok. 60% ich pierwotnego stanu.

W przemyśle materiałów budowlanych dwie cegielnie uległy całkowitemu zniszczeniu i nadawały się już tylko do rozbiórki. W dwóch dalszych obiektach: w cegielni i fabryce wyrobów cementowych — straty wojenne oszacowano powyżej 80% stanu budynków i urządzeń. Pozostałe zakłady tej gałęzi przemysłu wyszły z zawieruchy wojennej z uszkodzeniami sięgającymi do połowy ich wartości użytkowej.

W stosunku do tych dwóch dziedzin wytwórczości pozostałe poniosły na ogół nieco mniejsze straty. W przemyśle metalowym wyniosły one średnio 50—60% pierwotnego stanu zakładów. Jednakże i tu jeden obiekt został całkowicie zniszczony.

W przemyśle rolno-spożywczym obok stosunkowo niedużych zniszczeń w zakładach przemysłu ziemniaczanego (ok. 30%), w szczególnie dużym stopniu ucierpiał budynki fabryczne i magazyny roszarni, a w browarze zniszczone zostały lub wywiezione znajdujące się tam urządzenia i maszyny.

Działania wojenne dotknęły także bardzo silnie substancję mieszkaniową w mieście. Straty w tym zakresie ocenia się na ok. 65% ogólnej ilości budynków. W śródmieściu zostało zniszczonych nawet ponad 80% zabudowań. W związku z tym straty w ogólnym stanie izb mieszkalnych wyniosły w 1945 r. 4/5 pierwotnej ich ilości. Razem z substancją mieszkaniową w gruzach leży zakłady i urządzenia gospodarki komunalnej, budynki szkolne, szpitale i inne urządzenia użyteczności publicznej.

Lista strat wojennych, które spowodowały znaczny spadek potencjału gospodarczego Piły, byłaby niepełna, gdyby nie wspomnieć jeszcze o zniszczeniach wokół miasta, Rolnictwo w rejonie Piły poniosło duże straty w zabudowaniach i urządzeniach gospodarskich oraz w stanie inwentarza żywego¹². Miasto nie mogło zatem oczekiwać pomocy ze strony swego zaplecza. Straty rejonu pilskiego powiększyły jeszcze bardziej krytyczne położenie gospodarki miasta.

W rezultacie ucieczki dużej części ludności niemieckiej przed zbliżającym się frontem oraz na skutek opisanych wyżej zniszczeń, gwałtownie zmalała liczba mieszkańców Piły. O ile jeszcze w 1939 r. liczba ludności wynosiła ponad 45 tys., to w 1945 r. miasto miało zaledwie 9.577 mieszkańców¹³. Taki był w ogólnych zarysach „bilans otwarcia“ gospodarki Piły bezpośrednio po jej wyzwoleniu. Podobnie zresztą wyglądał stan szeregu miast polskich na całym obszarze kraju. Nie ułatwiało to oczywiście pracy nad odbudową zniszczonej Piły. Nie można też było oczekiwać zbyt dużej pomocy od państwa w postaci środków pieniężnych na inwestycje i remonty oraz kredytów i materiałów budowlanych. W tej sytuacji to, co zostało zrobione w Pile w latach powojennych, mimo dużych jeszcze braków i niedociągnięć, trzeba uznać za poważne osiągnięcie.

Stosunkowo duże postępy poczyniono przy odbudowie gospodarki miasta już w pierwszych latach po wojnie. Przy końcu planu trzyletniego większość obiektów przemysłowych Piły, zdolnych do uruchomienia, była już czynna. Następane lata

¹² Praca zbiorowa pod red. M. Szczanieckiego i St. Zajchowskiej pt. „Ziemia Lubuska“, Poznań, Instytut Zachodni 1950 r., podaje, że straty w budynkach mieszkalnych wynoszące powyżej 15% pierwotnego stanu dotknęły 1/4 ogólnej ilości zabudowań gospodarskich na wsi lubuskiej (s. 440). Stan zwierząt gospodarskich zmalał do 18% pierwotnego pogłowia w bydło oraz do 10% w trzodzie chlewnej (s. 464).

¹³ W tym ok. 6,5 tys. osób ludności napływowej.

przyniosły dalszy, chociaż już mniej widoczny postęp. W efekcie poważnego wysiłku ludności, która tu napłynęła, większe zakłady przemysłowe w mieście zatrudniały w końcu planu sześcioletniego ponad 4 tys. pracowników, tj. więcej aniżeli wynosił stan zatrudnienia w tych zakładach w czasów niemieckich.

W historii gospodarki Piły wydarzeniem szczególnie dużej wagi było ponowne uruchomienie, po usunięciu dużych zniszczeń wojennych, Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego¹⁴. Znalazło w nich pracę ponad 2 tys. osób. Uruchomienie tych zakładów było prostą konsekwencją przebiegania tutaj szeregu linii kolejowych, co z Piły uczyniło na nowo ważny punkt komunikacyjny. Zakład wprowadził tak potrzebny miastu element równowagi pomiędzy ogólną ilością mieszkającej tu ludności a strukturą jej zatrudnienia.

Wkrótce po wyzwoleniu ruszyły również pozostałe obiekty przemysłu metalowego Piły. Ich szybkie uruchomienie to dalszy owoc dużego wysiłku mieszkańców miasta. Pod koniec planu sześcioletniego pracowało w nich o ok. 10% więcej robotników niż przed wojną. Wyroby miejscowego przemysłu metalowego znane są daleko poza granicami pilskiego rejonu.

W niedługim czasie po oswobodzeniu miasta podjęły również pracę zakłady przemysłu ziemniaczanego oraz roszarnia. O ile w 1947 r. zatrudniały one jeszcze mniej więcej połowę tej liczby pracowników, co przed wojną, to już u progu planu sześcioletniego pracowało w nich więcej robotników niż za czasów niemieckich. Niebawem i produkcja tych zakładów przekroczyła poziom przedwojenny. Szybki wzrost produkcji zakładów ziemniaczanych i roszarni, wyprzedzający powolniejsze tempo rozwoju zaplecza rolniczego, spowodowany został rozszerzeniem rejonu dostaw surowca. Tak np. ziemniaki do przerobu dowożono przejściowo nawet z województw centralnych.

W odróżnieniu od poprzednio wspomnianych gałęzi produkcji przemysł materiałów budowlanych Piły nie osiągnął jeszcze poziomu przedwojennego. Złożyły się na to z jednej strony znaczne jego zniszczenia, a z drugiej znajdujące się na terenie miasta duże ilości cegły rozbiórkowej, która nie tylko wystarczała na potrzeby budowlane miasta i okolicy, ale nawet była masowo wywożona na większe place budowy w innych częściach kraju. Z 9 obiektów tego przemysłu, istniejących tu przed wojną, czynne są obecnie: 2 cegielnie o załodze przekraczającej 100 osób, betoniarnia i zakłady papy. Wzrastające ostatnio zapotrzebowanie na cegłę wymaga pobudowania w Pile w najbliższym czasie nowych cegielni. Uruchomienie jednej z nich przewiduje się w najbliższych latach.

Jeszcze bardziej od przemysłu materiałów budowlanych skurczył się przemysł drzewny w Pile. Z istniejących dawniej zakładów nadawały się do odbudowy zaledwie 2 tartaki. Przemysł meblarski reprezentuje natomiast niewielki zakład drobnej wytwórczości oraz 2 stolarnie zatrudniające 60 osób. Ten podstawowy niegdyś dla miasta przemysł nie zdołał dotychczas wyrównać strat zadanych mu w czasie działań wojennych.

Obraz przemysłu miasta byłby niezupełny, gdyby nie wspomnieć jeszcze o istniejących w Pile zakładach przemysłu drobnego. Wśród nich na wyróżnienie zasługują: zakłady graficzne, warsztaty obuwnicze, zakłady konfekcyjne i branży spożywczej. Działalność ich w istotny sposób uzupełnia produkcję przemysłu większego, zaopatrując rynek w poszukiwane artykuły konsumpcyjne.

Podsumowując tę część rozważań, należy stwierdzić, że ogólny potencjał przemysłowy miasta odzyskał w latach powojennych dawne rozmiary, a nawet je przekroczył. Stoi on obecnie w korzystniejszej proporcji do ogólnych rozmiarów miasta i ilości jego mieszkańców aniżeli przed wojną. Potencjał ten stanowi harmonijny składnik rozwoju całego miasta — na zdrowych gospodarczo podstawach. Świadczy

¹⁴ O trudzie odbudowy, rosnących wynikach produkcyjnych oraz o ofiarnej załodze tego zakładu (a także i niektórych innych) pisze S. Krokowski w broszurze wydanej dla uczczenia 200-setnej Roczniczy Urodzin St. Staszica, „Piła, miasto St. Staszica” — Piła 1956, s. 31.

o tym wskaźnik osób zatrudnionych w przemyśle w stosunku do ogółu mieszkańców miasta, wynoszący w 1950 r. 20,4^{0/0}, a w 1954 r. nawet 23,7^{0/0}¹⁵. Odbija on korzystnie od sytuacji, jaka w tej dziedzinie istnieje w innych miastach Wielkopolski odpowiadających Piłi swą wielkością.

Równocześnie nastąpiła zmiana w strukturze i znaczeniu przemysłu piłskiego. Z przemysłu o lokalnym znaczeniu przekształcił się on — głównie wskutek rozwoju przemysłu metalowego — w przemysł o stosunkowo dużym promieniu oddziaływania. Ciężar gatunkowy dawnych, podstawowych dla gospodarki miasta przemysłów: materiałów budowlanych i drzewnego — dość znacznie zmalał. W związku z tym trzeba tu od razu wskazać pewną ujemną stronę tego procesu. Przemysł miasta, niezależnie od stopnia od zaplecza, nie wykorzystuje wszystkich naturalnych możliwości swego rozwoju.

Drugą dziedziną, którą trzeba było w Piłi podnieść ze stanu dużego zniszczenia wojennego, była gospodarka mieszkaniowa. W pierwszych latach po wojnie prace w tej dziedzinie koncentrowały się głównie na remontach istniejących, a stosunkowo mało zniszczonych budynków. Tą drogą uzyskano w latach 1945 do 1950 ok. 800 nowych izb mieszkalnych. Sytuacja uległa zmianie w następnym sześcioleciu, kiedy to możliwości remontowania mało zniszczonych budynków poważnie się skurczyły, a z drugiej strony, wraz z rozwojem gospodarki wzrastał się napływ ludności do miasta. W latach 1951—1956 wybudowano ponad 2250 izb mieszkalnych, w tym także izb z remontu mocno zniszczonych budynków. W ślad za odbudową substancji mieszkaniowej szła w tych latach odbudowa mocno zniszczonych urządzeń gospodarki komunalnej: sieci kanalizacyjnej, gazowej i świetlnej a także urządzeń socjalno-kulturalnych — w takim stopniu, na jaki pozwalały szczupłe środki stojące wówczas do dyspozycji.

Trudno nie docenić olbrzymich wysiłków, jakie włożono w latach powojennych, ażeby wszystkie dziedziny życia spustoszonego miasta podnieść z gruzów, wskrzesić i rozszerzyć. Zadanie to było tym trudniejsze, że fundusze, jakie na ten cel asygnowało państwo, były limitowane olbrzymimi potrzebami na innych odcinkach frontu inwestycyjnego zakrojonego na wielką skalę. Dziś już wiemy, że proporcje w podziale dochodu narodowego i kierunki polityki inwestycyjnej państwa nie zawsze były prawidłowe. Nadmierna koncentracja nakładów na jednych odcinkach powodowała dysproporcje w rozwoju życia gospodarczego w innych dziedzinach i hamowała wzrost stopy życiowej. W tym świetle, nie negując osiągnięć w rozbudowie Piły, trzeba wskazać także na ujemne strony w rozwoju gospodarczym miasta.

Budownictwo mieszkaniowe Piły było w ostatnich latach stosunkowo duże. Przyrost izb mieszkalnych tutaj wyprzedzał inne miasta Wielkopolski, takie jak Gniezno, Leszno czy Ostrów. A przecież i one rozwijały się gospodarczo i dość szybko zwiększały liczbę swych mieszkańców. Jeśli się jednak weźmie pod uwagę zniszczenia Piły w stopniu, jaki nie dotknął żadnego z tych miast, a z drugiej strony uwzględnimy szybki rozwój przemysłowy Piły — to wtedy budownictwo w Piłi ocenić należy jako niewystarczające. W rezultacie szybkiego przyrostu mieszkańców miasta — (w 1945 r. — 9.577 osób, w 1950 r. — 23.117 osób i w 1955 r. — 27.239 osób) a wolniejszego tempa budownictwa wzrósł wskaźnik zagęszczenia na jedną izbę z 0,68 w 1945 r. na 1,9 osób w 1956 r. Równocześnie zwiększała się stale liczba dojeżdżających do pracy spoza miasta, osiągając w r. 1956 ok. 1500 osób. Doszło do tego, że zakłady przemysłowe Piły napotykały nawet na coraz większe trudności w angażowaniu kwalifikowanych sił roboczych, którym nie podobna zapewnić warunków mieszkaniowych. W świetle tych momentów za równie niedostateczne uznać trzeba nakłady na urządzenia gospodarki komunalnej i socjalno-kulturalnej. Także i te dziedziny nie nadązały za wzrostem przemysłowym miasta i ogólną liczbą jego mieszkańców.

¹⁵ Wskaźnik ten obejmuje także zatrudnionych w budownictwie i rzemiośle.

W latach powojennych za mało zwracano uwagi na rolę Piły jako ośrodka usługowego dla otaczającego ją rejonu. Przed wojną funkcja ta musiała z istoty rzeczy być bardzo ograniczona. Piła położona była peryferyjnie do części zachodniej związanego z nią rejonu, a część wschodnia była odcięta od niej granicą państwową. Sytuacja powojenna stworzyła w tej dziedzinie nowe możliwości. Toteż w pierwszych latach po wojnie zaczęła się w Pile ożywiać drobna wytwórczość, rzemiosło i handel. Niestety procesy wzrostu tych dziedzin zostały w późniejszych latach na skutek różnych wypaczeń wyraźnie zahamowane. Dlatego też istnieją w Pile dysproporcje pomiędzy tym, co zostało zrobione w przemyśle, a tym, co osiągnięto w rzemiosle i handlu.

Piła posiada wprawdzie dość korzystny wskaźnik ilości mieszkańców przypadającej na 1 punkt detaliczny (155 osób), co by świadczyło o gęstej sieci handlowej, ale obroty tej sieci w przeliczeniu na 1 mieszkańca są niższe od analogicznych wskaźników w innych miastach województwa poznańskiego. Jeżeli obroty sieci handlu miejskiego, przypadające na 1 mieszkańca, wynoszą w takich miejscowościach, jak Leszno, Gniezno, Ostrów lub Kalisz 6—7,5 tys. zł rocznie, to w Pile tylko ok. 4,800 zł¹⁶. Przyczyny takiego stanu tkwią w małej przepustowości tej sieci oraz jej niedużej atrakcyjności w stosunku do zaplecza miasta. Poza tym miasto, położone tak korzystnie pod względem komunikacyjnym, nie zostało dotąd należycie wykorzystane jako siedziba handlu hurtowego, który by zaopatrywał w masę towarową przedsiębiorstwa detaliczne ciążących do Piły powiatów województwa poznańskiego, bydgoskiego i koszalińskiego. Istniejących w Pile zaledwie dwu placówek: hurtu spożywczego i tekstylnego nie można uznać za realizację powyższego postulatu. W dodatku mają one swój terytorialny zasięg działania, ograniczony tylko do województwa poznańskiego, co uniemożliwia ich rozbudowę, a pobliskie placówki handlowe, położone na terenie pozostałych województw, pozbawia dogodnego miejsca zaopatrzenia. W stosunku do projektowanych w najbliższych latach nowych placówek handlu hurtowego konieczne będzie niewątpliwie usunięcie tego administracyjnego ograniczenia. Wpływy handlowe Piły mogą i powinny sięgać daleko poza granice jednego tylko województwa.

Podobnie niedostatecznie w stosunku do istniejących potrzeb rozwinęło się w Pile rzemiosło oraz drobny przemysł. Stosunek ilości istniejących punktów usługowych do ogółu mieszkańców jest, w porównaniu z innymi miastami, również niekorzystny. Wynosi on 254 mieszkańców¹⁷ na jeden punkt, gdy w innych miastach oscyluje on wokół 150 osób. Co się zaś tyczy przemysłu drobnego, to, doceniając trud włożony w jego dotychczasowy rozwój, stan obecny w tej dziedzinie uznać trzeba także za niewystarczający. Nie wykorzystano wszystkich istniejących w Pile możliwości rozwojowych, a w szczególności niektórych obiektów przemysłowych niewłaściwie zagospodarowanych.

Obecnie władze miejscowe zabiegają o to, aby wszystkie te braki w rozwoju gospodarczym miasta jak najszybciej usunąć. Wydaje się, że zwłaszcza po październiku 1956 r. nastał w kraju klimat wybitnie sprzyjający naprawianiu błędów w zagospodarowaniu Ziemi Odzyskanych. Rząd podjął już szereg kroków, ażeby przyspieszyć rozwój gospodarczy tych ziem. Piła, chociaż się znajduje w obrębie województwa „starego“, winna w pełni skorzystać ze środków przeznaczonych na zagospodarowanie Ziemi Odzyskanych i przysługujących im przywilejów.

*

Osiągnięty dotychczas stan rozwoju gospodarczego Piły nie oznacza jeszcze realizacji wszystkich zarysowujących się w tej dziedzinie możliwości. Wręcz przeciwnie, zamyka on etap, przygotowujący korzystne perspektywy rozwojowe miasta. Wyni-

¹⁶ Wg danych sprawozdawczych organizacji handlowych za 1955 r.

¹⁷ Wskaźnik ten obejmuje miasto i powiat.

kają one z nowej sytuacji polityczno-gospodarczej, w jakiej znalazła się Piła w granicach Polski Ludowej. Rolę tego miasta, jako przyszłego ważnego centrum gospodarczego w północno-zachodniej części kraju, dostrzegała już pierwsza koncepcja perspektywicznego rozwoju kraju, naszkicowana w studium planu krajowego przez byłego Główny Urząd Planowania Przemysłowego. W opracowanej wówczas hipotezie rozmieszczenia przemysłu uznano Piłę za miasto, w którym dzięki istniejącym tu dobrym połączeniom komunikacyjnym należy w pierwszej kolejności lokalizować nowe obiekty przemysłowe. W ten sposób Piła miała się przyczynić do gospodarczego ożywienia pasa ziem, ciągnącego się od Koszalina poprzez Piłę na południowy zachód do granicy niemieckiej. Rozwój gospodarczy w późniejszym okresie poszedł nieco innym torem; jednakże dzisiaj powstały warunki sprzyjające nawiązaniu do pierwotnej koncepcji.

Zanim jednak zapadną decyzje o lokalizacji nowych zakładów przemysłowych w Pile, trzeba w najbliższych latach koniecznie podciągnąć w górę te odcinki gospodarki miasta, które dotychczas za wolno się rozwijały. Do takich wypadów zaliczyć przede wszystkim drobną wytwórczość wraz z rzemiosłem i handel. Miasto nie może w przyszłości prawidłowo się rozwijać, o ile te dziedziny pozostaną w tyle za ogólnym wzrostem miasta, a szczególnie jego przemysłem kluczowym. Równocześnie konieczne będzie zwrócenie w bieżącym i następnym planie pięcioletnim uwagi na rozbudowę przemysłu drzewnego, przemysłów pochodnych oraz wytwórni materiałów budowlanych. Piła nadal posiada naturalne warunki dla rozwoju tych dziedzin wytwórczości, a dotychczasowy ich niedorozwój stanowi tylko wynik prawie całkowitego wyczerpania wojennego. Ewentualne niedobory surowca dla przemysłu drzewnego mogłyby być z powodzeniem pokryte importem drzewa zza granicy. Polska nie może liczyć w tym zakresie na samowystarczalność, a skoro będziemy nadal importować surowiec drzewny, głównie z krajów skandynawskich — to trzeba tu podnieść korzystne dla transportu tego drzewa położenie Piły nad drogą wodną, w stosunkowo niedużej odległości od portu szczecińskiego. W przemyśle materiałowym budowlanych, niezależnie od rozwoju cegielnictwa, korzystne położenie komunikacyjne miasta predestynuje je do lokalizacji zakładów elementów prefabrykowanych. W wywóz tych elementów z Piły ma zapewnione korzystne warunki transportu kolejowego i wodnego. To samo można powiedzieć o dowożonym surowcu. Wydaje się w końcu, że możliwości dalszego rozwoju tkwią także w istniejącym w Pile przemyśle metalowym. Stanowczo za mała jest produkcja tego przemysłu na potrzeby rolnictwa.

Wszelkie jednak kroki w rozwoju przemysłu kluczowego i drobnego, rzemiosła oraz handlu nie mogą być w przyszłości podjęte bez równoległe prowadzonego budownictwa mieszkaniowego. Piła posiada tereny odpowiednio przygotowane dla tego budownictwa, co ze względu na możliwości obniżenia kosztów inwestycyjnych jest momentem szczególnej wagi. Równocześnie w mieście czynne są zakłady komunalne mogące obsłużyć nawet 50 tys. mieszkańców.

W dalszej perspektywie wydaje się celowe rozważenie zlokalizowania w Pile przede wszystkim nowych zakładów przemysłu spożywczego. Miasto to, położone w centrum rejonu nadnoteckiego, w miarę postępu jego produkcji rolnej, stanie się korzystnym miejscem dla pobudowania tu takich zakładów, jak wytwórni konserw mięsnych, galanterii mlecznej, a może także garbarni skór surowych. Podobnie, jak w przemyśle drzewnym, można by w rozwoju przetwórstwa skór częściowo bazować na dowozie skór surowych, importowanych drogą wodną.

Wreszcie trzeba będzie w trakcie dalszego rozwoju Piły pomyśleć o rozwinięciu w tym mieście przemysłu odzieżowego. Ze względu na konieczność zachowania odpowiedniej równowagi w bilansie zatrudnienia mężczyzn i kobiet, będzie to w przyszłości dla Piły nie mniej istotne od rozwoju poprzednich gałęzi produkcji.

Cechą szczególną wszystkich proponowanych tu dziedzin wytwórczości jest to, że produkują one środki konsumpcji, których kraj nasz nie posiada w dostatecznej ilości. Przy tym inwestycje tego przemysłu nie byłyby często tak kosztowne, jak nakłady na przemysł środków produkcji. A w dodatku skutki uruchomienia tych przemysłów dadzą szybko znać o sobie w postaci nowych wartości użytkowych. W tych warunkach dalszy silny rozwój gospodarczy Piły, przewyższający wszystko to, co dotychczas zostało w tym mieście zrobione, jest całkowicie realny.

BOHDAN GRUCHMAN