

Na czele Komitetu stali: Walter Ulbricht, Wilhelm Pieck, Erich Weinert i in. wybitni działacze komunistyczni. Komitet, prowadząc agitację we wszystkich, pod koniec wojny coraz liczniejszych, obozach jenieckich na terenie Związku Radzieckiego, zwerbował wielu ochotników, którzy odtąd wspólnie z armią radziecką walczyli przeciwko wojskom hitlerowskim. Materiał ten uzupełniony jest przemówieniami Weinerta i Piecka, manifestami Komitetu, wspomnieniami, ulotkami i fotografiami. Komitet działał do jesieni 1945 r.

Aczkolwiek materiał, zawarty w omawianej publikacji, jest niekompletny i częstokroć składa się z wycinków, wskazuje on jednak na ogrom zagadnień czekających na opracowanie.

Należy mieć nadzieję, że w ślad za tą publikacją ukażą się następne, które wszechstronnie naświetlą to ze wszelkich miar interesujące zagadnienie, jakim był niemiecki ruch oporu w okresie hitlerowskim.

Jerzy Kozeński

ROBERT E. DICKINSON: The Braunschweig Industrial Area. „Economic Geography” 3/1958.

R. E. Dickinson, profesor geografii na Syracuse University, należy do najlepszych w Stanach Zjednoczonych A. P. znawców geografii Niemiec. Spod jego pióra wyszły między innymi: „The Development and Distribution of the Medieval German Town”¹, „The Morphology of the Medieval German Town”², „The Regions of Germany”³ oraz obszerna, lecz nie uwzględniająca wszystkich zmian powojennych monografia „Germany. A General and Regional Geography”⁴.

W r. 1955 Dickinson przeprowadził badania terenowe w okręgu przemysłowym Brunzswiku, a uzyskane wyniki przedstawił w omawianym opracowaniu. Wybór terenu badań nie był przypadkowy. Rejon bowiem Brunzswiku, do ostatnich dziesięcioleci przeważnie rolniczy i nie wykazujący żywszego tempa rozwoju, stał się od lat trzydziestych terenem intensywnej działalności inwestycyjnej i wyrasta na jeden z większych kompleksów przemysłowych Niemiec. Szybka industrializacja wyłoniła tam szereg specyficznych problemów przestrzennogospodarczych i socjalnych. Po wojnie dołączyły się do nich nowe problemy, wynikłe z podziału Niemiec na dwa państwa. Rozpatrywany rejon, położony przedtem centralnie i zbywający wytwory swego przemysłu głównie w Niemczech wschodnich, znalazł się po utworzeniu Niemieckiej Republiki Federalnej w strefie peryferyjnej, a wskutek utrudnień stosowanych przez Niemcy zachodnie w handlu z Niemiecką Republiką Demokratyczną, odcięty został od naturalnie ku niemu ciągnących rynków zbytu.

Opracowanie Dickinsona jest interesujące nie tylko jako rezultat geograficzno-gospodarczej analizy konkretnego obszaru. Na obszarze tym bowiem zębrodkowały się także zjawiska typowe dla ogólnego rozwoju gospodarki NRF. Z tego względu przeprowadzona analiza, chociaż terytorialnie fragmentaryczna, pozwala na pewne uogólnienia problemowe. Może więc zainteresować szersze grono czytelników, niżby się to zrazu zdawało.

Podstawowym czynnikiem rozwoju okręgu brunzwickiego są rudy żelaza, występujące głównie w okolicy Salzgitter, a w mniejszych ilościach koło Peine, Goslaru i Bad Harzburga. Zbadane przed wojną zasoby wynoszą przeszło 2 miliardy ton minerału o zawartości 30% żelaza. Są to więc pokłady najbogatsze

¹ „Geography”, XXVII, 1942, s. 9—21 i 47—53.

² „Geographical Review”, XXXV, 1943, s. 74—97. Podstawową i najpoczytniejszą pracą Dickinsona z zakresu geografii osadnictwa jest „City and Regionalism”, London 1947.

³ London 1945.

⁴ London 1953.

w całych Niemczech⁵. Dickinson stawia je na trzecim miejscu w Europie po złożach szwedzkich i lotaryńskich. Nie uwzględnia on, jak widać, radzieckich pól rudonośnych, rozmieszczonych na terenie kurskiej anomalii magnetycznej i w strefie Krzywego Rogu. Tymczasem członek Akademii Nauk ZSRR prof. L. Szewiakow ujawnił, że w samej tylko okolicy miasta Biełgorod, na południe od Kurska, zalegają złoża zawierające 15 miliardów ton wysokoprocentowej rudy.

W r. 1956 wydobycie rudy w rejonie Salzgitter wyniosło 6 milionów ton, a przewiduje się, że w przyszłości osiągnie ono 30 milionów ton. Produkcja stali, wynosząca w tym samym czasie 940 tysięcy ton i skupiona przede wszystkim w zakładach hutniczych w Watenstedt, wzrosnąć ma do 4—15 milionów ton. Dużą część tej produkcji przeznaczana jest dla znanej fabryki samochodów „Volkswagen” w Wolfsburgu (około 25 km na północo-wschód od Brunzwiku). Jest to wielki zakład przemysłowy zatrudniający 30 tysięcy pracowników i wytwarzający 1200 samochodów osobowych oraz 200 samochodów ciężarowych dziennie (w r. 1955)⁶.

Dickinson ocenia pozytywnie i optymistycznie rozwój brunzwickiego okręgu przemysłowego. Dostrzega też szereg ujemnych zjawisk i trudności, które stosunkowo obszernie analizuje. Choć z tymi spostrzeżeniami nie ma potrzeby polemizować, wydaje się jednak, iż nie wystarczy na nich poprzestać. Dodatkowych wyjaśnień wymaga zwłaszcza uwarunkowanie dysproporcji występujących w przestrzennym zagospodarowaniu terenu. Autor przypisuje je gwałtownemu rozwojowi przemysłu i zmianie położenia gospodarczego rejonu, związanej z podziałem Niemiec. Wszelako gwałtowny rozwój przemysłu nie zawsze prowadzi do dysproporcji przestrzennogospodarczych. W okręgu brunzwickim do ich powstania przyczyniła się w dużym stopniu niewłaściwa struktura gałęziowa dokonanych inwestycji, która nie była przecież nieuchronna. Co więcej, pozostawała ona w sprzeczności z ustaleniami teorii wzrostu ekonomicznego, bardzo popularnej na zachodzie Europy.

Teoria ta postuluje zachowanie na obszarze podlegającym uprzemysłowieniu określonych proporcji pomiędzy inwestycjami podstawowymi, niezbędnymi dla stworzenia infrastruktury gospodarczej, inwestycjami mieszkaniowymi i inwestycjami bezpośrednio produkcyjnymi. W okręgu brunzwickim ogólnemu rozwojowi gospodarczemu nie dostrzymywali kroku inwestycje mieszkaniowe. W rezultacie w samym tylko Wolfsburgu brakuje 5 tysięcy mieszkań, a w gminie Salzgitter 12 tysięcy mieszkań, nie licząc mieszkań, które będą potrzebne dla nowych małżeństw i imigrantów. Duża część pracowników, zatrudnionych w nowych zakładach wytwórczych, nie może więc zamieszkiwać w miejscach pracy i musi dojeżdżać. Do Brunzwiku np. dojeżdża 18 tysięcy pracowników na ogólną liczbę 113 tysięcy zatrudnionych, do Wolfsburga 19 tysięcy na 30 tysięcy, a w Watenstedt z 20 tysięcy zatrudnionych tylko 10% mieszka na miejscu, reszta zaś dojeżdża przeważnie z Lebenstedt⁷.

W tych warunkach zasadniczym problemem jest zorganizowanie sprawnej obsługi transportowej. Istniejąca jednak sieć transportowa wykazuje szereg braków. Dotyczy to zarówno powiązań lokalnych, jak i międzyregionalnych. Nie ma np. połączenia kolejowego Brunzwik—Wolfsburg (w kierunku Hamburga), Brunzwik—Salzgitter Bad (w kierunku Frankfurt) oraz odpowiedniego połączenia

⁵ W wydanych u nas dotychczas podręcznikach geografii gospodarczej, na pierwszym miejscu w Niemczech pod względem zasobności w rudy żelaza stawiany jest Siegerland, a następnie obszar nad rzekami Lahn i Dill, natomiast okręg Salzgitter zajmuje dalszą pozycję lub jest w ogóle pomijany.

⁶ Wydział produkcji samochodów ciężarowych został pod koniec roku 1955 przeniesiony do Hanoweru.

⁷ Miasto to nie jest co prawda zbyt odległe od Watenstedt.

drogowego Wolfsburg—Helmstedt. Stosunkowo lepiej zainwestowany jest kierunek wschód-zachód, w którym biegnie linia kolejowa, autostrada i kanał żeglowny (Mittelland Kanal). Dla usprawnienia transportu projektuje się m. in. budowę brakujących odcinków kolejowych, autostrady, biegnącej spod Hamburga, koło Hanoweru do Getyngi, gdzie połączyłaby się z istniejącą autostradą do Frankfurtu oraz Kanału Północ-Południe (Nordsüd Kanal) dla połączenia dolnej Łaby z Mittelland Kanal. Ten ostatni projekt jest już dość dawny i prawdopodobnie na jego realizację trzeba będzie jeszcze długo poczekać.

Ryszard Domański

KLAUS M. RIS: Leverkusen, Grossgemeinde — Agglomeration — Stadt. Remagen/Rhein 1957, Bundesanstalt für Landeskunde, s. 156, map 32.

Monografia ta ukazała się w serii „Forschungen zur Deutschen Landeskunde” (tom 99). Zasługuje ona z wielu względów na omówienie: dotyczy bowiem młodego organizmu miejskiego (na prawach miejskich od 1930 r.), odznaczającego się gwałtownym przyrostem ludności, uwarunkowanym stałą przewagą funkcji przemysłowych. Fakt ten spowodował wysunięcie przez autora na plan pierwszy zagadnień gospodarczych, społecznych i kulturalnych. Na uwagę zasługują ponadto załączniki graficzne, przykład bardzo szczegółowej inwentaryzacji danych statystycznych.

W części I autor omówił położenie, kształt i genezę miasta (s. 13—57). Obszar Leverkusen, powierzchni 4.620 ha, wchodzi w skład 3 jednostek krajobrazowych: strefy przybrzeżnej nad Renem, strefy krawędziowej, która obejmuje wyższe partie miskiej i całą środkową terasę, oraz strefy utworzonej przez tereny górskie i pagórkowate. Wymienione jednostki różnią się między sobą warunkami przyrodniczymi i wartością gospodarczą (przydatność do zabudowy, upraw rolnych i eksploatacji bogactw mineralnych). Dwie mapy w skali 1:50 000 (Podział fizyczno-geograficzny miasta i Procentowy udział wiejących z poszczególnych stron świata wiatrów) uzupełniają opis położenia miasta.

Następne rozdziały dotyczą krajobrazu kulturalnego przed i po uprzemysłowieniu. Autor omówił w nich wszystkie osiedla leżące na terenie dzisiejszego miasta Leverkusen (z zachowaniem podziału na wspomniane jednostki krajobrazowe, uwzględniając ich rozwój historyczny, funkcje, strukturę przestrzenną i stosunki demograficzne).

Za początek przemian gospodarczych Ris uważa przeprowadzenie linii kolejowych (pierwsza w 1845 r.), które udostępniły rozpatrywany teren dla przemysłu. Wśród czynników lokalizacyjnych autor wymienia: 1) wolne od osadnictwa i tanie grunty, 2) dogodne położenie komunikacyjne, 3) dogodne zaopatrzenie w wodę, 4) tereny rozwojowe dla przemysłu, 5) zasoby siły roboczej.

Historia zakładów przemysłowych, działających na obszarze dzisiejszego Leverkusen, przedstawiona jest szczegółowo, ale nie wyczerpująco. Autor nie wyjaśnia procesu przekształcania się prywatnych przedsiębiorstw w filie wielkich towarzystw akcyjnych, dając zdawkowy opis zmian stosunków własnościowych. Z innych zagadnień uwzględnia on zmiany profilu produkcyjnego poszczególnych zakładów (np. obecnie zakłady Bayera produkują 12.500 artykułów przemysłowych, z czego ok. 6.800 przypada na barwniki i inne środki, dla przemysłu tekstylnego, 3700 na chemikalia, 1200 na środki lecznicze, 100 na środki zwalczania szkodników i ochrony roślin, 400 na wyroby fotochemiczne i ok. 200 na różne odmiany włókien sztucznych), oraz zmiany w użytkowaniu ziemi. To ostatnie zagadnienie nie zostało jednak przedstawione na mapach użytkowania ziemi, w różnych przekrojach czasowych. Jedynie stan osadnictwa w r. 1893 ilustruje mapa topograficzna w skali 1:25 000.