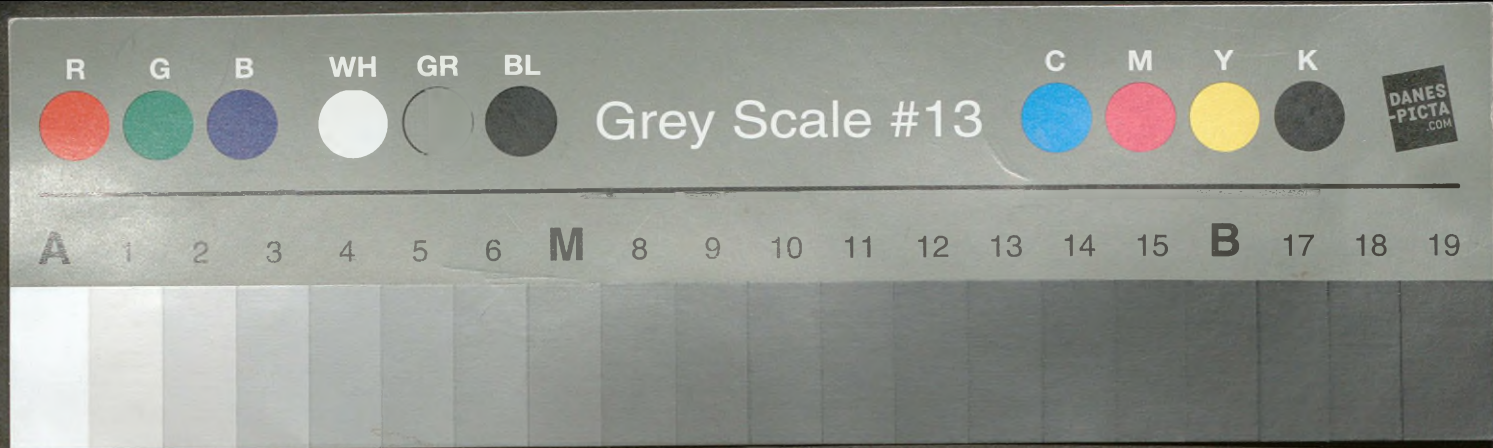




PROF. DR JERZY LOTH i DR ZOFIA CICHOCKA-PETRAŻYCKA

GEOGRAFIA GOSPODARCZA POLSKI

CZĘŚĆ II



TRZASKA, EVERT i MICHAŁSKI
WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 51
1948



PROF. DR JERZY LOTH i DR ZOFIA CICHOCKA-PETRAŻYCKA

GEOGRAFIA GOSPODARCZA POLSKI

CZĘŚĆ II



TRZASKA, EVERT i MICHAŁSKI
WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 51
1948

GEOGRAFIA
GOSPODARCZA POLSKI

PROF. DR JERZY LOTH i DR ZOFIA CICHOCKA-PETRAŻYCKA

GEOGRAFIA GOSPODARCZA POLSKI

CZĘŚĆ II

GÓRNICTWO, PRZEMYSŁ,
HANDEL I KOMUNIKACJA

IX. 8. 6. 51.



TRZASKA, EVERT i MICHAŁSKI
WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 51
1 9 4 8

5093²



K - 51837

Podpisano do druku: 30. 4. 1948.

Nakład 16 000 egz.

Arkuszy druk.: 19

Papier. druk. sat. V. kl. 61 × 86, 70 gr.

Państw. Pozn. Zakł. Graf. Okr. Północ — Zakład Gł. — zam. 746, II. 48

Rozdział I

GÓRNICTWO

ZARYS HISTORYCZNY

Górnictwo polskie posiada piękną tradycję. Początki wydobywania minerałów sięgają czasów przedhistorycznych. W wiekach XV i XVI górnictwo polskie doszło do takiego rozkwitu, iż nasi górnicy, jako najlepsi znawcy w swym zawodzie, sprowadzani byli do innych państw dla kształcenia miejscowych sił.

Zasoby kopalin w Polsce nie są obfite, zwłaszcza jeśli porównamy je z zasobami państw szczególnie pod tym względem wyposażonych przez naturę, jak Stany Zjednoczone, Z. S. R. R. i inne. Posiadane jednak pokłady mineralne są wystarczające dla stworzenia podstaw poważnego rozwoju przemysłu.

Mamy naturalne źródła energii, węgiel i trochę ropy naftowej, kopaliny odgrywające największą rolę we współczesnym życiu gospodarczym, a dla Polski tym niezbędniejsze, iż nie posiada ona dużych zasobów sił wodnych, zastępujących w wielu krajach węgiel.

Pokłady rud metali, aczkolwiek przeważnie niskoprocentowych, przyczyniły się do powstania dobrze rozwiniętego przemysłu hutniczego.

Z ważniejszych kopalin występujących w Polsce należy przytoczyć bogate pokłady soli kuchennej, obfite i różnorodne materiały budowlane i zdobnicze oraz liczne źródła i wody mineralne.

W krótkim okresie czasu pomiędzy dwiema wojnami górnictwo polskie może się poszczycić dużymi osiągnięciami; w ciągu kilku lat po zakończeniu pierwszej wojny zdołano dźwignąć produkcję górnictw z upadku, spowodowanego rabunkową gospodarką Niemców, którzy objawszy wszystkie kopalnie prowadzili eksploatację z całą intensywnością, co przy braku wykwalifikowanych robotników oraz wszelkich prac i materiałów konserwacyjnych odbiło się bardzo ujemnie na stanie kopalń.

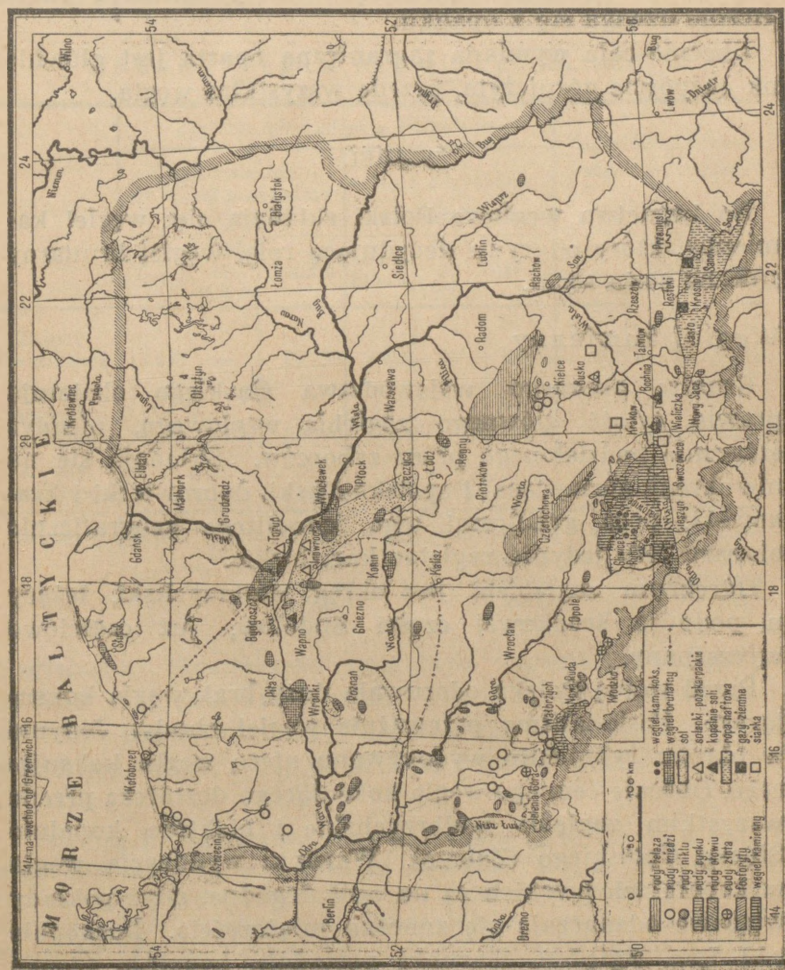
W dalszym etapie przeszliśmy do rozbudowy i udoskonalenia górnictwa, osiągając w wielu jego gałęziach bardzo wysoki poziom techniczny. Zwłaszcza górnictwo węglowe mogło się poszczycić nowoczesnymi urządzeniami. Duże zdobycze techniczne wykazało również kopalnictwo rud żelaznych.

O rozwoju górnictwa na ziemiach polskich w okresie przedwojennym świadczy duża ilość robotników, zatrudnionych w kopalniach. W 1937 roku stan zatrudnienia w górnictwie na terenie Polski Centralnej wynosił 88 tys. robotników. W tym samym roku stan zatrudnienia na Ziemiach Odzyskanych wynosił 77 tys. robotników — łącznie 165 tysięcy.

Druga wojna przynosi nowe, poważne zniszczenia górnictwa polskiego znacznie większe niż w czasie pierwszej wojny, wynikające bowiem nie tylko z intensywniej eksploatacji wojennej, ale i z celowego grabienia oraz niszczenia urządzeń kopalnianych.

Przesunięcie granic ze wschodu na zachód zmienia nasz stan posiadania bogactw naturalnych. Poważnie wzrosły zasoby węglowe oraz zapasy rud żelaznych, cynkowych i ołowianych. Zyskaliśmy niewielkie, ale bardzo cenne dla

polskiego przemysłu złoża niklu i arsenu. Największy wzrost wykazują zasoby materiałów budowlanych i surowców dla przemysłu ceramicznego. Natomiast utraci-



Rys. 1. Bogactwa kopalne

Wg E. Romera i J. Wąsowicza „Atlas Polski Współczesnej” 1948

liśmy najbogatsze pokłady ropy naftowej w zagłębiu borysławskim i stanisławowskim oraz złoża wosku ziemnego i soli potasowych.

Górnictwo polskie wykazuje dużą żywotność i energicznie dźwiga się z upadku.

Obecnie cała wymiana zagraniczna oparta jest głównie na eksporcie górniczym, przede wszystkim węgla.

WĘGIEL

Na bogactwa węglowe Polski składają się: węgiel kamienny, który odgrywa decydującą rolę, węgiel brunatny i liczne złoża torfu.

Węgiel kamienny

Granice obecnego województwa śląskiego obejmują prawie całość głównego zagłębia węglowego, niegdyś sztucznie podzielonego przez zaborców. Składają się na nie okręgi: górnośląski i opolsko-śląski, dąbrowiecki i krakowski; poza granicami tego jednolitego geograficznie obszaru leży jedynie zagłębie karwińskie.

Odrębnym zagłębiem jest okręg wałbrzychski, leżący u podnóża środkowej części Sudetów, już częściowo wyczerpany.

Przed wojną Polska odczuwała duży brak węgla koksującego. Posiadaliśmy przeważnie węgiel chudy. Jedynie w okręgu rybnickim wydobywano nieco węgla koksującego. Obecnie cennego węgla koksującego dostarcza przede wszystkim zagłębie wałbrzychskie i niektóre kopalnie Śląska Opolskiego (Zabrze). Warunki wydobywania węgla w kopalniach polskich są na ogół dogodne, gdyż pokłady węglowe odznaczają się znaczną miąższością. Doskonałe pod tym względem warunki posiadają kopalnie Śląska Opolskiego o najgrubszych i stosunkowo niegłębokich warstwach. Trudniejsze warunki wydobywania, wskutek

silnego zdyslokowania warstw, posiada zagłębie wałbrzyskie. W zagłębiu dąbrowskim pokład Reden o grubości 10—16 m należy do najgrubszych pokładów węgla na kuli ziemskiej i jest tym korzystniejszy, że występuje

Zasoby węgla w Polsce (mil. ton*)

	Zagłębie górnośląskie i opolskie						Zagłębie wałbrzysko-noworudzkie		
	Część należąca do Polski poprzednio na głębokości			Część odzyskana na głębokości			na głębokości		
	0— 1200 m	1200 do 1800 m	Razem	0— 1200 m	1200 do 1500 m	Razem	0— 1200 m	1200 do 1500 m	Razem
Zasoby stwierdzone	12 630	—	12 630	2 888	—	2 888	707	11	718
Zasoby prawdopodobne	54 670	35 900	90 570	1 034	54	1 088	839	1 387	2 226
Zasoby możliwe	—	—	—	1 057	513	1 570	—	—	—
Razem:	67 300	35 900	103 200	4 979	567	5 546	1 546	1 398	2 944
			w tym koksujący 5 000			w tym koksujący 1 466			w tym koksujący 281

niegłęboko. Stosunkowo najgorsze warunki wydobywania posiada zagłębie krakowskie o uboższych warstwach. Obecny obszar węglowy Polski w porównaniu z przedwojennym wzrósł o 14,6%. W 1938 r. powierzchnia wszyst-

*) Według K. Bohdanowicza op. cit. Podane są tu zasoby o miąższości nie mniej 0,5 m i tylko do głębokości 1800 m. Węgiel kamienny stwierdzony wierceniami w polskim zagłębiu sięga do znacznie większych głębokości. Znaleziono go bowiem jeszcze na głębokości 2221 m. Pokłady tak głębokie nie mają jednak znaczenia praktycznego. Na głębokości 2221 m zanotowano temperaturę 83°; w tych warunkach oczywiście nie można prowadzić eksploatacji górniczej.

kich zagłębi polskich wynosiła 3.880 km², a w 1945 r. 4.450 km².

Zasoby węgla w połączonych zagłębiach sięgają ogółem około 112 miliardów ton, w tym stwierdzonych 16,2 miliardów ton, z czego na węgiel koksujący przypada 6,7 miliarda ton.*)

Ziemie Odzyskane przysporzyły Polsce ponad 3,6 miliardów ton stwierdzonych zasobów węglowych; nie jest to dużo, ale olbrzymie znaczenie dla przemysłu polskiego mają opolsko-śląskie i dolnośląskie gatunki węgla koksującego.

Pod względem zasobów węglowych Polska obecnie zajmuje szóste miejsce na kuli ziemskiej po Stanach Zjednoczonych, Kanadzie, Z. S. R. R., Chinach, Wielkiej Brytanii i drugie w Europie (po W. Brytanii).

Na terenie dzisiejszej Polski pracowało w 1937 roku:

93 kopalń prod. roczn. 66 mil. ton i zatrudn. 146 tys. osób

w tym w Polsce Centralnej:

67 kopalń prod. roczn. 36 mil. ton i zatrudn. 75 tys. osób;

na Ziemiach Odzyskanych:

26 kopalń prod. roczn. 30 mil. ton i zatrudn. 71 tys. osób.

Kopalnie przed wojną były doskonale urządzone, zwłaszcza kopalnie na terenie dawnego województwa śląskiego i na Śląsku Opolskim. Kopalnia Chorzów posiadała na jednym z szybów najbardziej nowoczesne w Europie urządzenia wyciągowe i przewóz pod ziemią. Górnictwo polskie w okresie dwudziestolecia międzywojennego dokonało wielu inwestycji, dzięki czemu wydoby-

*) Prof. K. Bołdanowicz — „Surowce mineralne na ziemiach Polski”. Życie Gospodarcze 21/46, str. 839.

cie węgla na głowę górnika, początkowo nikiel, już w 1932—33 wysuwa się na pierwsze miejsce w Europie. W czasie wojny Niemcy, połączywszy w swych rękach wszystkie zagłębia węglowe, doprowadzili produkcję roczną do 90 milionów ton. Duży brak węgla w Niemczech w ostatnich latach wojny powodował gospodarkę rabunkową.

Górnictwo węglowe wykazało największą energię w odbudowie. Już w listopadzie 1945 roku czynnych było 80 kopalń.

Produkcja połączonego zagłębia polskiego przedstawiała się w okresie wojny i w pierwszym okresie powojennym (w milionach ton) następująco:

1939 — 65,5	1943 — 91,4
1940 — 77,1	1944 — 87,4
1941 — 76,3	1945 — 27,4
1942 — 83,0	1946 — 47,3
	1947 — 60,3 (ocena)

Spadek wydobycia węgla bezpośrednio po wojnie wynika ze zniszczenia kopalń, spowodowanego rabunkową wojenną gospodarką niemiecką i celową dewastacją zagłębia przy odwróceniu okupanta.

Osiągając szczytowe wydobycie w latach 1943—44 Niemcy nie prowadzili żadnych robót konserwacyjnych i zabezpieczających, wyniszczając na szereg lat kopalnie, aby tylko nadążyć za wzmożonym zapotrzebowaniem wojennym.

Plan wydobycia na 1946 r. został wykonany niemal całkowicie (projektowano wydobycie 48 mil. ton). W latach najbliższych spodziewany jest wzrost produkcji do 80 mil. ton.

Zużycie wewnętrzne węgla w Polsce powinno obecnie bardzo się podnieść wskutek rozwoju przemysłu. Przed wojną w okresie najlepszej koniunktury w 1929 r. zuży-

cie to wynosiło 1000 kg na głowę mieszkańca, w okresie kryzysowym w 1933 roku — 550 kg na głowę mieszkańca. Maksymalne wewnętrzne zużycie węgla można obliczać w najbliższych latach na 25—30 milionów ton (po uruchomieniu dwóch fabryk benzyny syntetycznej). Na eksport pozostawałoby 50 milionów ton, tj. tyle ile wywoził przed wojną każdy z dwóch największych europejskich eksportów: W. Brytania i Niemcy.

Chwilowo koniunktura europejska dla eksportu węgla jest bardzo pomyślna wskutek spadku wydobycia węgla w W. Brytanii, stagnacji przemysłu węglowego w zagłębiu reńsko-westfalskim i zniszczenia przez Niemców kopalń donieckich. W 1945 r. Polska wywoziła 5,4 mil. ton, w 1946 roku eksport wyniósł 13,5 milionów ton; prócz tego wywieźliśmy 1,4 mil. ton koksu. Głównymi odbiorcami są: Z. S. R. R., Szwecja, Dania, Francja, Radziecka strefa okupacyjna w Niemczech, Norwegia, Belgia, Szwajcaria. Poza tym moglibyśmy obecnie lokować duże ilości węgla w Austrii, Włoszech i innych krajach europejskich.

Przeszkodą we wzmożeniu eksportu, prócz trudności eksploatacyjnych wywołanych zniszczeniem kopalń i niedostateczną ilością wykwalifikowanych górników, jest głównie sprawa transportu. Brak jest taboru kolejowego i wodnego (na Odrze), a zniszczone porty morskie nie mogą jeszcze podjąć większych przeładunków.

Świetna obecna koniunktura europejska dla wywozu węgla jest jednak przejściowa, gdyż W. Brytania i Niemcy w niedługim czasie prawdopodobnie podejmą swój eksport. W. Brytania robi już w tym kierunku duże wysiłki. Potencjał produkcyjny Niemiec po utracie kopalń śląskich i zagłębia Saary spadł wprawdzie o 50 milionów ton*),

*) Inż. J. Blitek — „Węgiel — problemy eksportowe”. Życie gospodarcze Nr 9 1946 r. str. 283.

ale liczyć się należy z bardzo poważnym zmniejszeniem wewnętrznego zużycia węgla w Niemczech wskutek spadku ich produkcji przemysłowej.

Węgiel polski za kilka lat prawdopodobnie spotka się na rynkach zagranicznych z poważną konkurencją. Musimy więc z jednej strony dążyć do ukształtowania eksportu na zasadach porozumień (takie porozumienie zawarła Polska z W. Brytanią w 1934 r.), a z drugiej — do podniesienia zużycia wewnętrznego, które stworzy naszym kopalniom najpewniejszy zbytny.

W najbliższym czasie należy raczej forsować eksport, choćby kosztem ograniczeń wewnętrznych, gdyż węgiel jest dzisiaj dla Polski głównym źródłem przyływu dewiz, których tak bardzo potrzebuje odbudowujące się życie gospodarcze.

Kraj nasz osiągnął po wojnie przy odbudowie zniszczonych kopalń większe rezultaty niż Wielka Brytania, której kopalnie w nieznacznym tylko stopniu zostały zniszczone w latach 1940—45. Pomimo to Wielka Brytania nie może poradzić sobie z zagadnieniem pełnego uruchomienia swego górnictwa. Z roli wielkiego światowego eksportera węgla spadła do rzędu krajów, których górnictwo węglowe nie może pokryć potrzeb wewnętrznych, podczas gdy w umęczonej i wyniszczonej wojną Polsce pełna samozaoparcia praca górników, techników i inżynierów doprowadziła do tego, że zasilamy obecnie swoim węglem liczne kraje europejskie.

Polska dźwiga się własnym wysiłkiem wielkiej i wytrwałej woli obywateli i swoją wytężoną pracą pomaga innym narodom. Górnictwo polskie w ciężkich warunkach realizuje nie tylko postulaty odbudowy swoich warsztatów, ale z każdym rokiem stwarza dla licznych rzesz pracowników nowe możliwości zatrudnienia i realizuje podstawowe zagadnienie przebudowy struktury zawodowej Polski.

Podczas gdy przed wojną w niezniszczonych kopalniach znajdowało pracę 165 tys. osób, już na początku 1946 r. (III) górnictwo zatrudniło 203 tys. osób a na początku 1947 r. (III) — 217 tys. osób.

Rzultaty odbudowy górnictwa mogą napawać społeczeństwo polskie tym większą dumą i wiarą w przyszłość, że odbudowa ta dowodzi nie tylko patriotyzmu naszych pracowników, ale także ich dużej energii i zaradności.

Koksownie i brykietownie

W parze z węglem idzie przemysł koksowniczy i brykietowy. Ziemię Odzyskanie poważnie wzbogaciły Polskę w zakresie produkcji koksu, który dotychczas wytwarzany był w niewielkiej ilości na Górnym Śląsku.

Przeszkodą w rozwoju tej produkcji był brak dostatecznej ilości węgla koksującego. Ogółem w 1937 roku pracowało na Górnym Śląsku 9 koksowni, które wytworzyły 2.124 tys. ton koksu. Na Ziemiach Odzyskanych w 1937 roku pracowało 11 koksowni z produkcją 3.223 tys. ton koksu w znacznie wyższym gatunku. W 1945 roku produkcja koksu skutkiem zniszczenia zakładów wyniosła zaledwie 1.704 tys. ton. W 1946 roku wyprodukowano 2.146 tys. ton (wobec 5.347 tys. ton przedwojennej produkcji połączonych zakładów śląskich).

Produkcja brykietów w Polsce przedwojennej miała minimalne znaczenie. Wynosiła w 1937 roku 17 tys. ton, podczas gdy obecnie na Ziemiach Odzyskanych w okresie rocznym wyprodukowano 369 tys. ton. Część brykietowni została w Polsce już uruchomiona. Przewidziana jest obecnie dalsza odbudowa i rozbudowa tych zakładów.

Węgiel brunatny

Prócz zasobów węgla kamiennego Polska posiada obfite pokłady węgla brunatnego, którego zasoby obliczone są

łącznie we wszystkich okręgach na 18 miliardów ton*). W Polsce Centralnej pokłady węgla brunatnego były mało zbadane.

Produkcja węgla brunatnego odegrała w Polsce Centralnej większą rolę tylko w latach 1920—1922 (przed przyłączeniem Górnego Śląska), wykazując wówczas duże możliwości rozwojowe. Po przyłączeniu Górnego Śląska następuje upadek kopalń węgla brunatnego, które nie mogą konkurować z węglem kamiennym. Zaledwie kilka kopalń przetrwało, dostarczając opahu miejscowej ludności i mniejszym zakładom przemysłowym. W 1937 roku pracowały już tylko 3 kopalnie ze znikomą produkcją 17 tys. ton.

Eksploatowane były głównie pokłady zagłębia dąbrowskiego, zgrupowanie między Sławkowem a Siewierzem. Węgiel brunatny zagłębia dąbrowskiego posiada dużą wartość opałową, ale nieznaczna miąższość tych pokładów utrudnia eksploatację. Liczne złoża węgla brunatnego, występujące w obszarze poznańsko-pomorsko-kujawskim, są dotychczas prawie niewykorzystane. Do większych złóż należą pokłady w okolicach Leszna, Śmigła, Gostynia, Jarocina, Międzychodu nad Wartą, złoża nad Notecią na wschód od Czarnkowa, złoża pod Mogilnem, Gościeradzem i Włocławkiem.

Na szczególną uwagę zasługują złoża we Wrónkach i w Koninie nad Wartą. Oba te pokłady odznaczają się znaczną grubością i leżą tak płytko, że mogą być eksploatowane odkrywkami.

Dla wielkoprzemysłowego okręgu łódzkiego mogą mieć znaczenie złoża węgla brunatnego pod Rogowem, eksploatacja ich wymaga jednak wielkich inwestycji.

Pokłady węgla brunatnego na Ziemiach Odzyskanych znajdują się w południowej części Dolnego Śląska, pomię-

*) Prof. K. Bohdanowicz — „Surowce mineralne na Ziemiach Polskich”: Życie Gospodarcze Nr 21/46, str. 839.

dzy Nysą a Bobrem; największe złoża występują tu pomiędzy Zurawiem a Mużakowem, pod Lubanią i na wschodnim brzegu Nysy na południe od Zgorzelca. Drugi pas ciągnie się między Odrą a dolnym biegiem Bobru, ze złożami pod Zieloną Górą, Żeganiem i Głogowem. Mniejsze złoża znajdują się między Brzegiem i Opolem, Trzebnicą i Stróżami oraz w kilku innych miejscowościach. Znaczne obszary pokładów węgla brunatnego w dalszym biegu Warty były eksploatowane pomiędzy Kostrzyniem, Sulęcinem, Świebodzinem i Krosnem. Produkcja w 1937 r. wynosiła w 17 kopalniach 7,5 miliona ton węgla brunatnego, zużywanego do opalania elektrowni, fabrykacji brykietów i benzyny syntetycznej.

Niemcy, pomimo wielkiego bogactwa węgla kamiennego (trzecie miejsce w produkcji światowej), bardzo rozwijały kopalnictwo węgla brunatnego, wysuwając się pod tym względem na pierwsze miejsce w produkcji światowej. W 1937 roku wyprodukowały 85 mil. ton węgla brunatnego, tj. ok. 80% produkcji światowej.

Wojna przyniosła ciężkie straty kopalniom węgla brunatnego na Ziemiach Odzyskanych. W ciągu 1946 roku zdołano uruchomić 6 zakładów, które do końca 1946 r. wydobyły 1,4 mil. ton węgla, z czego największa kopalnia Turów (złoża łużyckie), pracując od 14. IX. 1946 r., dostarczyła 1,2 mil. ton. Jest to dziś największa kopalnia węgla brunatnego w Polsce. Niestety, granica odcięła od kopalni doskonale urządzoną elektrownię, która pozostała po stronie niemieckiej. Dla tej elektrowni obecnie Turów eksportuje węgiel do Niemiec. Poza tym do wielkich zakładów należą Babina i Wiktor (w widłach Bobru i Nysy), eksploatujące węgiel odkrywkowo, oraz Lubań, Kaławsk, Henryk, Smogóry, Sieniawa, Sione pod Zieloną Górą i kilka mniejszych eksploatujące szybami. Kopalnie węgla brunatnego na ziemiach zachodnich były wyposażone w brykietownie, elektrownie, urządzenia do suchej destylacji

węgla, co pozwalało na racjonalne wykorzystanie wydobytego węgla. Węgiel brunatny bowiem, zawierając do 50% wilgoci, nie wytrzymuje kosztów dalszego transportu.

Do końca 1946 roku uruchomiono 5 elektrowni oraz 6 brykietowni; te ostatnie wyprodukowały w ciągu roku 41 tys. ton brykietów. Dalsza odbudowa kopalnictwa węgla brunatnego na Ziemiach Odzyskanych jest niezbędna ze względu na potrzeby miejscowego przemysłu włókienniczego i szklarskiego oraz energetyki, których egzystencja jest oparta na węglu brunatnym.

Dla polskiego bilansu handlowego podniesienie produkcji węgla brunatnego jest w chwili obecnej bardzo ważne, pozwoliłoby bowiem na zwolnienie znacznych ilości węgla kamiennego dla eksportu.

Poza tym za rozwijaniem produkcji węgla brunatnego przemawia jego rozmieszczenie geograficzne. Zagłębia węgla kamiennego w Polsce skupiają się w jednym ośrodku na południu kraju, znajdując się w znacznej odległości od wielu rynków zbytu wewnętrznego. Przy trudnościach transportu stwarza to poważne komplikacje w zaopatrywaniu konsumentów krajowych. Natomiast pokłady węgla brunatnego, rozproszone na znacznych obszarach Polski, pozwolą z łatwością zaopatrzyć pobliskie rynki, oszczędzając poważnych wydatków na transport i odcinając nasze kolejnictwo.

Torf

występuje w Polsce bardzo obficie, głównie w pasie Wielkich Dolin, poza tym na Pojezierzu. Eksploatowany był wyłącznie przez ludność okoliczną. Dopiero ciężki okres okupacji niemieckiej rozszerzył zużycie torfu na opał. W niektórych krajach, jak np. w Holandii ogrzewanie mieszkań torfem jest bardzo rozpowszechnione. Za rozwijaniem eksploatacji torfu w Polsce przemawiają te

samie względy, co za podnoszeniem produkcji węgla brunatnego. Ważne to jest zwłaszcza w obecnym najtrudniejszym okresie gospodarki polskiej.

RUDY METALI

Rudy żelaza

W Polsce znajdują się obfite pokłady rud żelaznych, ale rudy te są przeważnie niskoprocentowe w przeciwieństwie do węgla nie tworzą zwartych okręgów, lecz są rozrzucone w licznych, znacznie od siebie oddalonych ośrodkach. Stwarza to duże trudności przy zaopatrywaniu hutnictwa, zgrupowanego przeważnie w pobliżu węgla. Huty polskie nie posiadają pod tym względem tak korzystnych warunków, jak np. angielskie lub północno-francuskie, gdzie kopalnie rud żelaznych sąsiadują z kopalniami węgla.

Największą jednak trudnością w rozwoju polskiego hutnictwa żelaznego jest niska procentowość krajowych rud żelaznych, co zmusza huty do sprowadzania z zagranicy bogatych rud. Wytapianie krajowych niskoprocentowych rud żelaznych bez domieszki bogatych zagranicznych lub złomu żelaznego — nie opłaca się. Rudy krajowe przed przetopieniem ich w wysokich piecach poddaje się prażeniu, następnie miesza się z wysokoprocentowymi rudami dowiezionymi. W górniczej praktyce śląskiej utarła się zasada, że ilość rud krajowych używanych w wielkich piecach nie powinna przekraczać 30—35%. Sytuacja Polski pod tym względem nie jest gorsza od sytuacji innych wielkich producentów żelaza w Europie. Np. Belgia przed wojną pokrywała własnymi rudami żelaznymi tylko 4% zapotrzebowania swoich hut. Również W. Brytania i Niemcy dowoziły rudy żelazne. Zawsze opłaca się dowozić rudy do węgla, natomiast nieopłacalny jest dowóz węgla do rud żelaznych. Z tego powodu Szwecja, pomimo

wysokiego poziomu uprzemysłowienia, wywozi większą część swojej bogatej produkcji rud.

Główne pokłady rudonośne Polski występują w Pasiu Wieluńsko-Krakowskim, w Górach Tarnowskich, na Wyżynie Kieleckiej i na Dolnym Śląsku.

Złoża rud żelaznych Pasa Wieluńsko-Krakowskiego eksploatowane są w trzech okręgach górniczych: wieluńsko-częstochowskim, dąbrowsko-sosnowieckim i krakowskim.

W najbogatszym obszarze wieluńsko-częstochowskim występują syderyty ilaste i sferosyderyty (żelaziak spętowy, skład FeCO_3). Te ostatnie są bardzo poszukiwane przez huty ze względu na swą łatwą topliwość. Obszar częstochowski przed wojną zajmował dominujące stanowisko w polskim kopalnictwie rud żelaznych, dostarczając ponad 70% ogólnej produkcji. Od 1946 r. jest terenem systematycznych badań Państw. Instytutu Geologicznego. Zebrano szczegółowe materiały na obszarze całego zagłębia (Olkusz, Woźniki, Częstochowa, Krzepice i Żarki) w celu ułożenia mapy pokładowej dolnego poziomu rudonośnego i ustalenia miejsca każdego poziomu w ogólnym przekroju serii rudnej.

Rudy obszaru wieluńsko-częstochowskiego są nisko-procentowe; średnia zawartość żelaza wynosi w nich 33%. Pokłady rud występują wśród ciemnych ilów i tworzą kilka poziomów. W epoce tworzenia się tych złóż było tu płytkie morze, którego głębokość stale się zmieniała. Czasem morze ustępowało, później znów wracało i fale morskie zasypywały utworzone uprzednio pokłady rud.

Zbadane zasoby obszaru wieluńsko-częstochowskiego są najobfitsze w Polsce. Złoża syderytu ilastego i sferosyderytu stwierdzone i prawdopodobne szacowane są na 26 mil. ton — złoża możliwe na 54 mil. ton*).

*) St. Kontkiewicz 1939—1945 r. Cytowane wg prof. K. Bohdanowicza „Życie Gospodarcze” Nr 2/1947 r. str. 71.

W okręgu dąbrowsko-sosnowieckim występują niewielkie złoża limonitów (żelaziak brunatny, skład $H_6 Fe_4 O_9$), cenione ze względu na domieszkę manganu. Eksploatowane są w okolicach Zawiercia i w olkuskich kopalniach cynkowo-ołowianych.

Nieznaczne pokłady limonitów występują również w Krakowskiem koło Trzebini i Krzeszowic. Eksploatacja tych rud już przed wojną została zarzucona, jako nieopłacalna.

W powiecie tarnogórskim znajdują się drobne ilości limonitów, prawie wyczerpane; w znikomych ilościach wydobywają je ubocznie kopalnie cynkowo-ołowiane.

Okręg radomski (zwany również radomsko-kieleckim) stoi na drugim miejscu po wieluńsko-częstochowskim pod względem rozciągłości i bogactwa pokładów oraz wysokości produkcji.

Genetycznie i geologicznie obszar ten rozpada się na kilka odrębnych grup. Najwartościowsze rudy występują w niewielkim złożu w Rudkach pod Nową Słupią. Złoże to osadziło się w wapieniach dewońskich wskutek działania gorących wód mineralizujących. Występuje tu bardzo dobra ruda hematytowa (48% żelaziak czerwony, skład FeO_3), którego zapasy prawdopodobne i stwierdzone obliczone są na 150 tys. ton, możliwe na 200 tys. ton. Poza tym znajdujemy tu rudy syderytowe o zawartości 43%; stwierdzone i prawdopodobne ich zapasy obliczone są na milion ton, możliwe na 340 tys. ton. Syderytowi towarzyszy powstały później piryt 43%, o dużej wartości przemysłowej; zapasy jego obliczone są na 2 mil. ton stwierdzonych i prawdopodobnych oraz na 700 tys. ton możliwych.*)

Najzasobniej przedstawia się obszar idący od Końskich na Ostrowiec i Opatów. Występują tu rudy ilaste i limo-

*) Szacunek Cz. Poborskiego 1944 r. tzw. rejon kop. Staszic. Cytowane przez K. Bohdanowicza w wymienionym uprzednio artykule.

nitowe wśród piaskowców i ilów górnego triasu i dolnej jury. Tworzyły się one w płaskich, rozległych basenach jeziornych.

Na szczególną uwagę zasługują rejon: konecko-przysuski i mirowsko-ćmielowski. W rejonie konecko-przysuskim występują 29% żelaziak ilasty i 36% żelaziak brunatny. Zasoby prawdopodobne i stwierdzone tego obszaru szacowane są na 20 mil. ton — możliwe na 100 mil. ton.*)

W rejonie mirowsko-ćmielowskim znajdują się pokłady 38% żelaziaka brunatnego i 27% żelaziaka ilastego, szacowane na 6,6 mil. ton zasobów stwierdzonych i prawdopodobnych oraz na 6 mil. ton możliwych.**)

W niewielkim pokładzie ciągnącym się od Korycisk przez Denków do Sowiej Góry występują cenne 40% limonity.

Z innych rejonów obszaru radomskiego zasługuje jeszcze na uwagę rejon starachowicki, posiadający 2,5 mil. ton stwierdzonych i prawdopodobnych zapasów 29% żelaziaków ilastych***). Pozostałe rejonu mają bardzo niewielkie zasoby.

Karpackie pokłady rud żelaznych nie są dotychczas dokładnie zbadane, nie rokują jednak większych możliwości.

Poważnym, bardzo słabo dotychczas wykorzystanym bogactwem polskim, są rudy darniowe, występujące w licznych miejscowościach kraju, zwłaszcza między Wartą a Prosną oraz na niżu po obu stronach Wisły, Narwi, Bugu i Sanu. Szczególnie obficie zalegają w okolicach Ossowca nad Biebrzą i na Dolnym Śląsku pod Szprotawą.

*) Szacunek Cz. Kuźniara 1939 r. Cytowane wg K. Bohdanowicza

**) „ M. Kobyłeckiego 1944 „ „ „ „

***) „ Cz. Kuźniara 1939

Są to rudy limonitowe z dużą domieszką fosforu. W Polsce Centralnej stwierdzone i prawdopodobne zasoby tych rud szacowane są na 840 tys. ton.; możliwe — na 14 mil. ton*). Kopalnictwo rud darniowych z czasem może odegrać bardzo poważną rolę; przemawia za nim szereg argumentów: rudy darniowe występują bardzo płytko, przez wydobycie ich oczyszcza się gleby, a przy wytopianiu dostarczają bardzo cennego produktu ubocznego — żużli Thomasa. Rudy darniowe występują jednak zwykle małymi gniazdami na obszarach błotnistych i bezdrożnych, względnie są rozrzucone, co ogromnie utrudnia i podraża ich eksploatację.

Ogólne zasoby rud żelaznych Polski Centralnej szacowane są na 59 milionów ton zapasów stwierdzonych i prawdopodobnych oraz na 175 milionów ton możliwych.

Ziemie Odzyskane przyniosły hutnictwu żelaznemu niewielkie zasoby surowca, ale pierwszorzędnej jakości. Rudy żelazne wydobywane były niegdyś w dużych ilościach w Sudetach, obecnie są bardzo wyczerpane. Słynna jest kopalnia Krzyżatka u podnóża Śnieżki; występują tu złoża magnetytu (żelaziak czarny, skład Fe_3O_4), najlepszej rudy. Złoże to powstało w związku z wydobyciem się mas granitowych Karkonoszy, a leży w serii amfibolitowo-wapiennej, na przemian z wapieniami krystalicznymi.

Sumując wszystkie zasoby zbadane i możliwe rud żelaznych w Polsce i przeliczając to na żelazo, otrzymamy 50 milionów ton czystego żelaza**), co stanowi zaledwie 0,2% zasobów światowych i 0,6% zasobów europejskich. W Europie Polska pod względem zasobów żelaza zajmuje 11 miejsce.

*) Szacunek R. Krajewskiego. Cyfrowane wg K. Bohdanowicza.

**) E. Passendorfer — „Bogactwa kopalne ziem polskich”. Toruń 1946 r., str. 26.

Szczytowa produkcja kopalnictwa żelaznego w Polsce w obecnych jej granicach w 1938 r. wyniosła 1.100 tys. ton, w czym w Polsce Centralnej w 20 kopalniach wydobyto 1.029 tys. ton*) i na Ziemiach Odzyskanych w jednej kopalni (Krzyżatce) 73 tys. ton.

W czasie wojny czynnych było 27 kopalni, z których do końca 1946 r. zdolano uruchomić 5; w odbudowie znajduje się 20, a dwie są jeszcze zatopione. W 1945 r. (V—XII) wydobyto ogółem 93 tys. ton. W 1946 r. produkcja wzrosła do 424 tys. ton**).

Plan trzyletni przewiduje na 1948 r. produkcję 1,8 mil. ton, tj. około 600 tys. ton żelaza metalicznego, co pokryłoby około 30% zapotrzebowania hut w roku 1948.

Głównymi naszymi dostawcami wysokoprocentowych rud są obecnie Szwecja i Z. S. R. R., które dostarczają tych rud w zamian za węgiel. Przed wojną Polska również głównie z tych państw sprowadzała rudy żelazne; poza tym dostarczały ich nam: Północna Afryka Francuska, Hiszpania, Jugosławia i w niewielkich ilościach inne kraje.

Rudy cynku i ołowiu

Rudy cynku i ołowiu występują w Polsce prawie zawsze razem. Obok nich pojawiają się również drobne ilości rud

*) Udział wydobycia rud żelaznych poszczególnych obszarów w okresie 1934—38 wynosił (wg Bohdanowicza):

kielecko-radomski	17,6%,
częstochowski	70,9%,
na wyżynie śląsko-olkuskiej	3,2%,
rudy darniowe	8,3%.

**) W tym ilaste	298 tys. ton	przeciętnie	32% Fe
brunatne	37 " "	"	34% "
darniowe	31 " "	"	38% "
hematyt	8 " "	"	40% "
magnetyt	22 " "	"	42% "
piryt	28 " "	"	40% "

żelaza. Główne siedlisko rud ołowio-cynkowych znajduje się na południowym zachodzie Polski: na Górnym Śląsku, w okręgu dąbrowskim i krakowskim.

Pokłady rudonośne występują w środkowym triasie w tzw. dolomicie kruszonośnym; są one wynikiem działania gorących wód, które z głębi ziemi wyniosły związki metali i wytrąciły je w szczelinach i gniazdach. Rudy ołowiu, eksploatowane od 700 lat — dla ołowiu i srebra, są już na wyczerpaniu. Właściwa eksploatacja rud cynkowych datuje się od XVIII w. Początkowo wydobywano je ubocznie przy eksploatacji ołowiu i wyrzucano na hałdy jako nieużytek. Dopiero wynalezienie sposobu wytapiania cynku metalicznego nadało im wartość. Stosunkowo niedawna eksploatacja tych rud sprawiła, że posiadamy jeszcze pokaźne ich ilości, aczkolwiek w niektórych pokładach też są już poważnie wyeksploatowane, zwłaszcza rudy bogatsze.

Bogatsze rudy, jak blenda cynkowa*) i galman**) białe występują na Górnym Śląsku; w pokładach okręgu dąbrowskiego i krakowskiego przeważa uboga ruda galman czerwony.

Rudą ołowiu jest galena***), czyli błyszcz ołowiu, zawierający niewielką domieszkę srebra.

Najbogatsze złoża ołowio-cynkowe spotykamy w silnie strzaskanej niecce bytomskiej, około Bytomia i Gór Tarnowskich. Galena zawiera tu przeciętnie 55% Pb., blenda cynkowa z domieszką galeny — 16,53% Zn. i 3,72% Pb., wreszcie galman 14,21% Zn. i 3% Pb. Drugie miejsce pod względem zasobów zajmują złoża, występujące w pasie siewiersko-olkuskim w okolicach Olkusza, Sławkowa i Bolesławia. Rudy te są jednak na ogół niżej procentowe, niż na Śląsku.

*) sfaleryt — siarczek cynku: ZnS .

**) galman — węglan cynku: $ZnCo_3$.

***) galena — siarczek ołowiu: PbS .

Poza tym pokłady ołowio-cynkowe znajdują się w okręgu krakowskim, gdzie skupiły się w okolicach Chrzanowa, Jaworzna, Trzebini i Nowej Góry pod Krzeszowicami. Złoża te mają obecnie bardzo małe znaczenie gospodarcze.

Górnictwo ołowiane najwcześniej rozwinęło się na Górnym Śląsku, gdzie najstarsze kopalnie powstały już w XII wieku. Podział Górnego Śląska po pierwszej wojnie światowej odciął od Polski w wyniku plebiscytu 4 kopalnie rud cynkowo-ołowianych. Obecnie wszystkie te kopalnie wróciły do Polski, podnosząc poważnie możliwości produkcyjne. W dawnej polskiej części Górnego Śląska znajdowało się 6 kopalń, z których jedna wydobywała wyłącznie rudę ołowiu, druga wyłącznie rudę cynkową, 4 — obie rudy.

Kopalnie sławkowskie i olkuskie uruchomiono w XIII wieku. Do 1935 r. na terenie zagłębia dąbrowsko-olkuskiego istniały 4 kopalnie ołowio-cynkowe, 3 pod Olkuszem i 1 pod Siewierzem.

W okręgu krakowskim do ostatnich lat przetrwały dwie kopalnie: jedna pod Jaworzniem, druga pod Chrzanowem, lecz w latach 1930/31 obydwie zostały zatopione jako nieopłacalne.

Największym dostawcą rud cynkowo-ołowianych w Polsce był Górny Śląsk. W ostatnich latach przed wojną Śląsk był w Polsce jedynym źródłem tych rud, gdyż kopalnie okręgu dąbrowskiego zostały unieruchomione, ponieważ ich produkcja, oparta na niskoprocentowych złożach galmanu, nie opłacała się w okresie wielkiego spadku cen na te rudy na giełdach światowych. Równocześnie dowożono rudy bogatsze z niemieckiego Śląska.

W obecnych granicach wydobywano przed wojną (1937 r):

9 kopalni dostarczało 1.214 tys. ton rud cynk.-ołow.
w tym w Polsce Centralnej 2 kopalnie 492 tys. ton rud

cynk.-ołow, na Ziemiach Odzyskanych 7 kopalni 722 tys. ton rud cynk.-ołow.

Produkowaliśmy głównie rudy cynku. Produkcja rud ołowiu wobec wyczerpania pokładów była znikoma. Największą, bardzo nowoczesną kopalnią jest Szarlej Białe (pomiędzy Bytomiem a Brzezinią Śląskimi).

Rudy ołowiu zawierają nieznaczne domieszki srebra, żelaza i arsenu, rudy cynku — domieszki kadmu, antymonu, arsenu, talu i żelaza.

Po wojnie przystąpiono do energicznej odbudowy zniszczonych kopalni. W końcu 1946 r. było już czynnych 6 kopalń: 5 na Śląsku i 1 w okręgu dąbrowskim. Produkcja w 1946 r. wyniosła 628 tys. ton surowych rud cynkowo-ołowiowych, co dało 204 tys. ton koncentratów, w tym: 88 tys. ton blendy, do 80 tys. ton galmanu i galeny prawie do 9 tys. ton, tlenku cynku około 28 tys. ton.

Pełne uruchomienie kopalń rud cynkowo-ołowianych pozwoli Polsce zająć przodujące miejsce w europejskiej produkcji rud cynku i zapewni samowystarczalność w produkcji rud ołowiu.

Odzyskanie kopalń opolsko-śląskich pozwoliło złączyć w jedną całość naturalny okręg gospodarczy sztucznie rozbity krzywdzącą nas granicą śląską z 1921 r. Huty polskie odzyskały obecnie swoje właściwe źródło surowca. Przed wojną Polska musiała sprowadzać rudy z oddzielonej części Śląska, co przy wroguj Polsce polityce gospodarczej Niemiec niesłychanie komplikowało sytuację polskiego hutnictwa cynkowo-ołowianego. Hutnictwo to obecnie ma doskonałe warunki rozwoju i w niedługim czasie możemy powrócić do roli wielkiego światowego eksportera cynku metalicznego.

Hutnictwo cynkowe w Polsce ma obecnie najkorzystniejszą (po Z. S. R. R.) sytuację w Europie. Największy europejski producent cynku, Belgia, opiera swoją produkcję na rudach dowożonych; zaopatrzone hut nie-

mieckich, po utracie kopalń śląsko-opolskich, znacznie się pogorszyło, W. Brytania opiera swoją produkcję głównie na rudach dowiezionych z dominiów.

Przewyższają nas jedynie tak wielcy producenci amerykańscy, jak Stany Zjednoczone, Kanada i Brazylia, bogato zaopatrzeni w rudy cynkowe. Brazylia słabo dotychczas je wykorzystuje; podobnie słabo wykorzystane są obfite pokłady rud cynkowych w Indiach Wschodnich i Australii. Na czele światowego wydobycia rud cynkowych stoją Stany Zjednoczone.

Hutnictwo ołowiane Polski, nawet po odzyskaniu kopalń śląskich, jest skromnie wyposażone w surowiec. W zakresie wyposażenia w rudy ołowiu zajmujemy jedno z dalszych miejsc nie tylko w świecie ale i w Europie. Przodują i pod tym względem kraje amerykańskie ze Stanami Zjednoczonymi i Meksykiem na czele; bogate zasoby posiada również Z. S. R. R.

Rudy miedzi

Rudy miedzi występują w Polsce na Dolnym Śląsku i w Górach Świętokrzyskich; oba te okręgi są bardzo wyczerpane wiekową produkcją. Złoża dolnośląskie rokują jednak jeszcze możliwości eksploatacyjne, podczas gdy złoża świętokrzyskie nie są obecnie uwzględnione w planach odbudowy górnictwa.

Pokłady kruszczone miedzi na Dolnym Śląsku znajdują się w kilku miejscowościach. W Miedzianej Górze (na wschód od Jeleniej Góry) znajduje się bogate niegdyś złożo miedzi, które powstało w związku z wypiętrzeniem granitu Karkonoszy. Produkcja tego złoża została zaniechana w 1925 r., jako nieopłacalna.

Znaczenie przemysłowe posiadają dwa złoża na południe i na zachód od Legnicy w Mitławie, (pow. Złotoryja) i Leszczynie; zwłaszcza ze złożem w Mitławie związane są duże nadzieje naszego hutnictwa. Do ostatnich lat czynne

tam były 4 Kopalnie: Lena, Konrad I, II i Lubiechowa. W kopalni Lenie Niemcy wybudowali największy w Europie zakład flotacyjny o zdolności przerobczej 2.500 ton marglu miedzionośnego dziennie. Do huty miedzi Wizy w Laskowicach prowadziła kolejka linowa. Wszystkie te urządzenia zostały całkowicie zdemontowane. Obecnie prowadzone są tam prace w celu uruchomienia kopalni. Odbudowane będą również kopalnie Konrad i Lubiechowa, które Niemcy zaleli wodą*).

Rudy miedzi w Górach Świętokrzyskich znajdują się w Miedziance i Miedzianej Górze. Spotykane były również ślady rud miedzi w kilku miejscowościach pod Kielcami: w Karczówce, Dąbrowie i Kostomłotach. Kopalnie miedzi istniały w Miedzianej Górze w XV w., a do największego rozkwitu doszły w XVI w. W XVII w., po wojnach szwedzkich upadły; wznowione zostały za panowania Stanisława Augusta. Następnie zaopiekował się nimi Staszic i dzięki tej opiece przetrwały do 1827 r., kiedy to zaprzestano w nich robót, gdyż wydobywanie wobec bardzo wysokich kosztów nie opłacało się. Kilkakrotnie podjęte próby uruchomienia kopalń miedzi nie dały pomyślnych wyników. Czy złoża miedzi zostały zupełnie wyczerpane, nie wiadomo; dopiero bardzo dokładne badania mogłyby tę kwestię rozstrzygnąć.

Przejęciowo rudę miedzianą i srebrną wydobywano w Tatrach pod Ornakiem w dolinie Kościeliskiej. Produkcja ta jednak okazała się nieopłacalna.

Nowe badania i udoskonalenia techniczne w przyszłości może przywrócić do życia niektóre zarzucone kopalnie miedzi. Na razie aktualna jest tylko odbudowa kopalni dolnośląskich, które wprowadzić nie zapewnią Polsce całkowitej

*) Prof. K. Bohdanowicz oblicza na podstawie wyników badań niemieckich, przeprowadzonych w latach 1929—44, że obydwie złoża w Miłtawie i Leszczynie mogą dać łącznie 1.632 tys. ton miedzi (czystego metalu). Życie Gospodarcze 12/13. 47 str. 522.

samowystarczalności w zakresie rud miedzianych, w każdym razie jednak poważnie zmniejszą import tego cennego surowca.

W światowej produkcji rud miedzianych przodują: Chile, Stany Zjednoczone, Kanada, Rodezja Północna, Kongo Belgijskie i Z. S. R. R.

Inne metale

Podnóża Sudetów obfitowały niegdyś w wiele cennych kruszców. Okolice Legnicy i Złotorii dostarczały złota i miedzi. Szklarowice (na południe od Wrocławia) — niklu; wydobywano również srebro, kobalt, piryt i inne materiały. W Krzyżatce obok złóż magnezytu*) znajdują się związki uranowe.

Większość tych złóż kruszczowych należy dziś do przeszłości. Wyczerpane są parowiekową pracą górniczą. Z niektórych złóż pozostały ich uboższe części.

Znaczenie gospodarcze posiadają dotychczas zasobne złoża magnezytu u stóp góry Słęża (na południe od Wrocławia) oraz w okolicy Żąbkowic Śląskich i Grochowa. Projektowana jest również eksploatacja rud niklu w Szklarowicach, gdzie znajdują się dosyć poważne złoża rud niklowych, które pozwalały Niemcom osiągnąć roczną produkcję 400—800 ton**).

W Złotymstoku na Śląsku znajduje się kopalnia rud arsenu i wytwórnia chemiczna przetworów arsenu, dostarczająca jako produktu ubocznego kilkudziesięciu kg 60—70 kg) złota rocznie***).

*) Magnezyt jest wartościowym surowcem do wyrobu materiałów ogniotrwałych oraz do produkcji metalicznego magnezu, stosowanego do stopów lekkich, używanych w produkcji silników samochodowych i samolotów. Przed wojną cegły magnezytowe sprowadzaliśmy z zagranicy, zwłaszcza z Niemiec.

**) Według Passendorfera op. cit. str. 28

***) „ Bohdanowicza „ „ „ 523

Baryt

W okolicach Wałbrzycha znajduje się kopalnia barytu, której produkcja zdolna jest pokryć całkowite zapotrzebowanie polskiego przemysłu chemicznego, farmaceutycznego i farbiarskiego.

Poza tym złoża barytu występują w kilku punktach Gór Świętokrzyskich. Najbogatsze jest złożo w Strawczynku na półn. zach. od Kielc.

ROPA NAFTOWA

Obszar roponośny w Polsce ciągnie się od Zagórza przez Krosno, Jasło do Gorlic. Projektowane są wiercenia próbne badawcze na zachód od tego obszaru w kierunku Limanowej i nawet Rabki. Istnieje prawdopodobieństwo znalezienia na tym terenie złóż naftowych, stanowiących przedłużenie złóż jasielskich.

Poza tym obszarem rokują pewne możliwości wydobycia ropy: Dolny Śląsk, Kieleckie, Lubelskie i Poznańskie; zwłaszcza teren Kujaw przedstawia teoretycznie duże możliwości znalezienia zagłębia naftowego. Usilne poszukiwania mogą doprowadzić do szczęśliwych rezultatów, jakie osiągnęły Niemcy, Francja, Czechosłowacja i Węgry na obszarach geologicznie pokrewnych. W latach 1946—1947 były prowadzone wiercenia pod Mielcem, w Wielopolu (pod Sanokiem), w Studzianej nad Pilicą (pow. Tomaszów Mazowiecki), w Busku, Inowrocławiu, Kłodawie i w wielu innych miejscowościach. Część urządzeń wiertniczych dostarczyły Stany Zjednoczone. Poszukiwania wiertnicze są jednak bardzo kosztowne, zwłaszcza w Polsce, gdzie ropa występuje wyjątkowo głęboko. W najbliższym czasie prawdopodobnie nie będzie można ich podjąć. Rozwiązania zagadnienia braku paliw płynnych trzeba będzie szukać w produkcji sztucznych materiałów, przede wszystkim benzyny syntetycznej.

W 1945 r. (IV—XII) wydobyto załedwie 82 tys. ton ropy naftowej.

W 1946 roku produkcja okręgu jasielskiego wzrosła do 117 tys. ton, osięgając poziom przedwojenny (w 1937 r. okręg jasielsko-krośnieński dostarczył 118 tys. ton).

Zapotrzebowanie paliw płynnych obliczane było w 1946 roku na 450 tys. ton*). Zapotrzebowanie na paliwa płynne w Polsce stale wzrasta, gdyż już obecnie Polska posiada więcej pojazdów mechanicznych niż przed wojną.

Poważne zapotrzebowanie motorów, a w związku z tym i paliw płynnych, zgłasza rolnictwo, flota handlowa i rybacka. Nie zaspokojone są pod tym względem potrzeby transportu. Obfitość węgla kamiennego i brunatnego pozwala stworzyć w Polsce poważną produkcję benzyny syntetycznej. Licząc, że ok. 5 ton węgla daje 1 tonę benzyny syntetycznej, dla pokrycia niedoboru paliw (300 tys. ton) należało by przerobić 1,5 miliona ton węgla, co byłoby nieznaczną ilością wobec produkcji polskich kopalń węgla. Do tego celu można by też z korzyścią stosować węgiel brunatny, dotychczas słabo w Polsce eksploatowany.

Brak jeszcze odpowiednich zakładów przetwórczych. Istniejące na ziemiach polskich dwie duże fabryki benzyny syntetycznej w Oświęcimiu i pod Kędzierzynom (Śląsk Opolski) są całkowicie zdemolowane. Obecnie uruchamia się już fabrykę w Oświęcimiu.

W drodze układów z Z. S. R. R. otrzymaliśmy z Saksonii pełne urządzenie fabryki benzyny syntetycznej. Urządzenie to zostanie zmontowane w fabryce w Oświęcimiu. Zdolność produkcyjna tej fabryki wyniesie jednak załedwie 40 tys. ton rocznie.

Cztery rafinerie: w Jasle, Gliniku Mariampolskim, Jedliczu i Czechowicach są zdolne przerobić łącznie 300

*) Dr Teofil Bissaga „Węgiel i benzyna syntetyczna”. Życie gospodarcze nr 8, r. 1946, str. 250.

ton ropy rocznie. Zmodernizowana rafineria w Trzebini, po zakończeniu prowadzonej tam rozbudowy, będzie mogła przerobić 240 tys. ton ropy rocznie.

W najbliższej przyszłości musimy zaspokoić braki rynku wewnętrznego dowozem surowca z Z. S. R. R. i Rumunii w ramach umów kompensacyjnych.

Gaz ziemny

Ropie naftowej towarzyszy zwykle gaz ziemny, wydobywający się z otworów wiertniczych. Gaz ziemny stanowi doskonały materiał opałowy; do niedawna był uważany za produkt bezużyteczny i wypuszczano go w powietrze. Z czasem zaczęto używać gazu ziemnego na miejscu do opalania kotłów. To lokalne zużycie nie mogło jednak wyczerpać olbrzymich niekiedy ilości gazów. Doceniając wielką wartość opałową gazu ziemnego, niektóre kopalnie pobydowały rurociągi, doprowadzając gaz do najbliższych miast. W ten sposób zostały zaopatrzone w paliwo i światło miasta: Jasło, Krośno, Stalowa Wola i inne.

W granicach Polski istnieją dwa główne rurociągi: jeden, biegnący od Krosna i Gorlic przez Jasło do Tarnowa, zaopatruje w gaz powstałe w tym okręgu nowe osady fabryczne: Mościce, Chodomice i Glinik Mariampolski; drugi, o długości 270 km, wybudowany ostatnio przed wojną na usługi C. O. P-u, prowadzi od Krosna przez Sędziszów, Tarnobrzeg, Sandomierz, Stalową Wolę, Ostrowiec, Starachowice, Skarżysko, Radom do Pionek. Wartość opałową gazu dostarczonego przez ten gazociąg obliczano przed wojną wg Srokowskiego na 50 tys. ton najlepszego węgla*).

*) Łącznie sieć gazociągów rozprowadzających gaz ziemny wynosi 900 km. W 1948 sieć ta wzrosła o nowy odcinek Kraków—Dębówiec.

Dalsze wiercenia poszukiwawcze mogą dostarczyć nowych źródeł tego cennego materiału opałowego*). Zasoby gazu ziemnego w okręgu jasielskim na terenach już odkrytych i eksploatowanych szacowane są na 8 miliardów metrów sześciennych.

Produkcja gazu ziemnego w okresie IV—XII 1945 r. wyniosła 102 milionów metrów sześciennych. W 1946 r. wzrosła do 149 mil. metrów sześciennych. Projektowana jest budowa kilku stacji do sprężania gazu ziemnego do butli stalowych, do napędu samochodów ciężarowych.

SÓL KUCHENNA

Sól Kuchenna występuje w Polsce na dwóch obszarach: na południu w pasie podkarpackim i na północy w Wielkopolsce oraz na Kujawach.

Złoża solne podkarpackie należą do młodszych utworów, powstały bowiem w miocenie. Można je podzielić na dwie grupy: zachodnio-śląską i wielicko-bocheńską.

Obszar solonośny na Śląsku ciągnie się na przestrzeni około 30 km od Żor w kierunku Rybnika. Szerokość jego miejscami dochodzi do 30 km, grubość pokładów waha się od 4—40 m. Utwory solonośne składają się z ilów, wśród których znajdują się pokłady soli czystej, czasami zanieczyszczonej gipsem lub anhydrytem. Zasoby soli obliczane są tu na ok. 2 miliardy ton. Niegdyś eksploatowano sól w Żorach; z czasem produkcja ta została zaniechana. Przemysłowej odbudowy pokładów solonośnych Śląska nigdy nie prowadzono, użytkowane są tylko dla celów leczniczych solanki w Jastrzębiu i Goczałkowicach.

Solonośny pas wielicko-bocheński ma mniej więcej 40 km długości. Najlepiej zbadane jest złożo wielickie, ro-

*) W 1947 r. zostało odkryte bogate pole gazowe w Dębówcu w Ziemi Cieszyńskiej. Dalsze wiercenia są prowadzone w Gorliczynie pod Przeworskiem, Strachocinie pod Sanokiem i innych miejscowościach.

bofy górnicze sięgają tu do 300 m i nie przebiły serii solonośnej. Złoże to dzieli się na dwa poziomy: górny zalegają wielkie bryły soli, dolny utwór jest warstwowy. Zasoby soli w zbadanej części złoża wielickiego ocenione są na 200 milionów ton.

Utwór solny bocheński jest warstwowy, ma kształt wielkiej soczewki długości 3,5—4 km i szerokości do 200 m. Zasoby soli oceniane są na 50 milionów ton*).

Górnictwo solne jest, jak się zdaje, najstarszą gałęzią górnictwa polskiego. Powstanie kopalni wielickiej i bocheńskiej ginie w mrokach dziejów Polski przedhistorycznej. Najstarsze dokumenty o kopalniach soli w Wieliczce i Bochni pochodzą z początku XIII w.**).

Kopalnia wielicka, gdzie wydobywa się sól kamienną, jest dla turysty jedną z najciekawszych kopalń w Europie. Wielowiekowa praca górnicza zbudowała tam liczne grotty i korytarze na głębokości kilkudziesięciu piętér. Niektóre grotty ozdobione pięknymi rzeźbami w soli, wykonanymi przez górników, stanowią prawdziwe arcydzieła.

Pokłady solonośne w Wielkopolsce są znacznie starsze, należą bowiem do formacji permskiej i wiążą się z wielkim złożem soli kuchennej i potasowej w okręgu stassfurtkim w Niemczech (największe na świecie złoża soli potasowych).

Budowa ich jest zupełnie różna od złóż podkarpackich. Występują one w postaci wielkich słupów. Największy pień solny w Inowrocławiu mierzy 4 km w obwodzie i sięga w głąb ziemi przeszło na 1000 m. Jeszcze głębiej sięga pień w Wapnie, gdzie wiercenia do głębokości 1316 m nie przebiły soli. Najgłębszy prawdopodobnie jest

*) E. Passendorfer — „Bogactwa kopalne ziem polskich“ str. 29, oblicza zasoby złoża bocheńskiego na 5 mil. ton.

**) Konrad, książę łęczycki, stryj i opiekun Bolesława Wstydlwego, zapisał w 1242 r. klasztorowi tynieckiemu korzec soli z kopalń wielickich na świecę do mszy za zmarłych z rodu Piastów.

pień w Szubinie, którego nie przebito otworem o głębokości 2.149 m.

Długość wielkopolskiego obszaru solonośnego, ciągnącego się od Wapna (na zachodzie), a kończącego się Górą w pobliżu Inowrocławia (na wschodzie), obliczona jest na 60 km; zasoby soli szacowane są na 2 miliardy ton. Sól wielkopolska odznacza się wielką czystością, podczas gdy karpacka zanieczyszczona jest łem.

W Szubinie obok soli kuchennej dowiercono się do pokładów soli potasowych. Leżą one jednak zbyt głęboko, aby produkcja ich była opłacalna. Dalsze badania w tym kierunku mają dla naszego życia gospodarczego podstawowe znaczenie wobec zupełnego braku tego cennego minerału w kraju. Istnieje wszelkie prawdopodobieństwo znalezienia na tym obszarze soli potasowych, które może odnajdziemy na poziomach górniczych rokujących opłacalność produkcji.

W kierunku południowo-wschodnim złoża wielkopolskie wiążą się ze źródłami solnymi w Ciechocinku, Aleksandrowie i Czerniewicach pod Toruniem — dalej na południowy wschód występują solanki w Zgłowiączce, Kowalu i Lubrańcu, a na południu w Łęczycy i jej okolicach. W kierunku zachodnim giną ślady soli aż do zachodniego Pomorza, gdzie występują solanki jeszcze w Koszalinie, Kołobrzegu, Kamieniu, w okolicach Szczecina i Swinoujścia.

Na uboczu od tych dwóch głównych pasów solonośnych leżą solanki w Busku i Solcu, gdzie w swoim czasie Stanisław August zapoczątkował eksploatację soli; obecnie są wykorzystywane dla celów leczniczych.

Z licznych złóż solnych w Polsce eksploatowane są złoża w Wieliczce, Bochni i Baryczu (pod Krakowem), w Wapnie, Solnie, Inowrocławiu i Ciechocinku (Ciechocinek głównie dla celów leczniczych). W Wieliczce, Bochni i Wapnie są kopalnie, w pozostałych zakładach warzelnie.

W roku 1945 Monopol Solny przystąpił do odbudowy i eksploatacji salin, osiągając w ostatnich miesiącach 1945 r. około 50% produkcji przedwojennej. Ogólna produkcja 1945 r. od IV — XII wyniosła 145 tys. ton, w 1946 r. 274 tys. ton.

Największa jest wytwórczość soli jadalnej — szybkowej, która wynosi prawie $\frac{2}{3}$ ogólnego wydobycia. Na przemysłową — spiżową przypada przeszło trzecia część i drobne ilości na sól bydlęcą — zieloną i inne.

Zużycie soli jadalnej w Polsce jest duże, natomiast niewielkie było zużycie soli przemysłowej. Głównym odbiorcą soli przemysłowej są fabryki sody, które zużywają 90% produkcji soli przemysłowej. Resztę zużywają: przemysł garbarski, mydlarski i inne. Polska mogłaby znacznie zwiększyć swoją produkcję soli kuchennej; zależy to od wzrostu zapotrzebowania na rynku wewnętrznym. Możliwości rozszerzenia zbytu soli przedstawia przede wszystkim przemysł.

Na eksport soli za granicę nie ma widoków wobec obfitości złóż solnych w Europie. Przed wojną niewielkie ilości soli wywoziliśmy do kraju nadbałtyckich, Czechosłowacji i Jugosławii.

FOSFORYTY

Fosforyty są surowcem do wyrobu nawozu sztucznego, a mianowicie superfosfatu. Polska, niestety, jest bardzo uboga w zasoby tego cennego surowca. Najbogatszym złożem, jakie pozostało przy Polsce, jest złożo rachowskie (pow. janowski, woj. lubelskie) o obszarze 2,3 km², którego zapasy konkrekcji fosforowych obliczane są na 1.433 tys. ton*), przy tym konkrekcje rachowskie zawierają tylko 18% kwasu fosforowego, podczas gdy bo-

*) J. Samsonowicz.

gate fosforyty zagraniczne, jak z Florydy lub Półn. Afryki zawierają 28%—30%. Poza tym słabo zbadane dotychczas, ale nie rokujące większych możliwości, pokłady fosforytów znajdują się w okolicach Kazimierza nad Wisłą i w okolicach Gdyni.

Przed wojną eksploatowane były tylko złoża rachowskie, znajdujące się w doskonałym położeniu komunikacyjnym, gdyż Rachów leży nad Wisłą i wydobyte fosforyty można było transportować drogą wodną.

Produkcja Rachowa tylko w drobnej mierze pokrywała zapotrzebowanie krajowych fabryk superfosfatu, które opierały swą wytwórczość głównie na dowożonych fosforytach amerykańskich, afrykańskich i rosyjskich.

Wykorzystanie krajowych złóż fosforytów i przeprowadzenie dokładnych badań w celu znalezienia nowych pokładów posiada pierwszorzędne znaczenie dla rolnictwa polskiego, które potrzebuje bardzo poważnych ilości nawozów fosforowych, gdyż gleby nasze są przeważnie ubogie, a rolnictwo produkuje przede wszystkim zboża, więc rośliny zużywające najwięcej fosforu. Przed wojną, prócz krajowych superfosfatów, rolnictwo polskie zużywało znaczne ilości tomasyny dowożonej z Niemiec.

Obecnie, z jednej strony musimy zwiększyć krajową produkcję superfosfatów i tutaj w dalszym ciągu będziemy uzależnieni od dowozu bogatych zagranicznych fosforytów, z drugiej strony musimy dążyć do jak najszerzego wykorzystania krajowych rud darniowych w celu rozwoju własnej produkcji tomasyny.

SIARKA

Wydobywanie siarki należy w Polsce do historii. Pokłady siarki występują w woj. kieleckim, w dolinie rzeki Nidy, we wsiach: Czarkowy i Koniusza oraz w woj. krakowskim w Posądy i w Swoszowicach.

Poza tym istnieją w Polsce wody i źródła siarczane, wykorzystywane przeważnie do celów leczniczych, jak wody Buska i Solca.

Kopalnie w Swoszowicach i Czarkówach zostały zamknięte w końcu XIX wieku wskutek konkurencji taniej siarki sycylijskiej.

GIPS

Pokłady gipsu są przeważnie genetycznie związane z solą kuchenną, stanowiąc często jej zanieczyszczenie. W Polsce duże ośrodki eksploatacji gipsu znajdują się w Wielkopolsce, w Inowrocławiu i Wapnie, gdzie gips przykrywa złoża solne. Rozległe złoża gipsu znajdują się nad dolnym biegiem Nidy, ciągnąc się przez Busk w kierunku Woli Wiśniowej. W okolicach Buska w Skorocicach, w łatwo rozpuszczalnej skale gipsowej, powstały piękne grotty. Poza tym spotykamy gips na Śląsku.

SUROWCE PRZEMYSŁU CERAMICZNEGO I SZKLARSKIEGO

Ziemie Odzyskane i pod tym względem poważnie wzbogaciły zaopatrzenie przemysłu polskiego.

Przed wojną szczególnie dotkliwy był brak glinki porcelanowej, tj. kaolinu, szlachetnych odmian piasków szklarskich; fabryki porcelany i kryształów sprowadzały lepsze surowce z zagranicy, z Niemiec i Czechosłowacji.

Obecnie na Dolnym Śląsku posiadamy zasobne złoża cennych surowców ceramicznych. Występowanie kaolinu, który powstał z wietrzenia granitów i pokrewnych im skał, przywiązane jest do masywów granitowych Strzegomia, Sobótki i Strzelina oraz do obszarów gnejsowych Gór Izerskich.

Najważniejsze gospodarczo złoża kaolinu znajdują się w Żarowie (pow. świdnicki) w masywie Strzegomia—Sobótki. W masywie strzeleńskim cenne złoża kaolinu wy-

stępują w Gosprzydowcach, w Górach Izerskich w Kamionce. Eksploatacja tych złóż stała na wysokim poziomie technicznym, zaopatrując dolnośląskie fabryki porcelany technicznej i skromniejszej stołowej.

Złoża glinek ogniotrwałych występują w Polsce obficie w licznych miejscowościach. Najcenniejszych jednak łupków ogniotrwałych, odpornych na działanie wysokich temperatur, dostarcza pow. kłodzki, gdzie szczególnie znana jest z eksploatacji tego surowca Nowa Ruda. Już o mniejszej wartości złoża glinek ogniotrwałych występują na półn.-wschodnim zboczu Gór Świętokrzyskich w pow. opoczyńskim, gdzie są eksploatowane dla przemysłu wyrobów szamotowych; również w pow. płockim istniały dwie kopalnie łupków ogniotrwałych, używanych do produkcji wyrobów szamotowych. Poza tym łupki ogniotrwałe występują w woj. krakowskim, w okolicach Alwernii i Mirowa. I pod tym względem jednak nie jesteśmy całkowicie niezależni od dowozu, gdyż wysoko ogniotrwałe gliny i kwarcyty będziemy musieli sprowadzać z Czechosłowacji.

Gliny dyluwialne i iły, służące do wyrobów garncarskich i wypalania cegły, znajdują się prawie we wszystkich dzielnicach Polski, jednak w specjalne gliny garncarskie w szczególnie cennych odmianach obfituje Dolny Śląsk. Znane są z nich przede wszystkim okolice Bolesławca i Grodowa, gdzie, w oparciu o te surowce i zasobne pokłady węgla brunatnego, rozwinął się największy w Europie ośrodek produkcji ceramiki półszlachetnej.

Kopalnia w Ulinowie k. Grodowa (pow. bolesławicki) zaopatruje w surowce Polskę Centralną. Poza tym Dolny Śląsk obfituje w cenione w przemyśle ceramicznym gliny miocenne, zalegające w licznych złożach nad Nysą Łużycką oraz w okolicach Mużakowa, Strzegomia, Żarowa i innych. Wszędzie tu rozwinął się poważnie przemysł ceramiczny i ceglarski.

Najlepszych materiałów budowlanych dostarczają pokłady skał rodzimych, w które obfitują Sudety, Karpaty i Pas Wyżyn Południowych. Skały rodzime dzielimy na wybuchowe (krystaliczne), łupki krystaliczne oraz skały osadowe.

Skały wybuchowe i łupki krystaliczne występują najobficiej na ziemiach śląskich i w województwie krakowskim. Spośród skał wybuchowych, posiadających największe znaczenie dla celów budowlanych i drogowych, wymienić należy granity, bazalty, andezyty i diabazy. Granit polski jest średniej jakości. Najlepsze granity posiadają kraje skandynawskie, które je w dużych ilościach eksportują.

Największym obszarem występowania granitów są Tatry. Jednak trudności komunikacyjne sprawiły, że zioła tatrzańskie nie były dotychczas wykorzystane, poza niewielkim wydobyciem o charakterze lokalnym.

Dostarczycielem granitów dla całej Polski stał się Dolny Śląsk, gdzie doskonała sieć komunikacyjna ułatwia eksploatację wielkich masywów granitowych Sudetów i ich Podgórze.

Największe kamieniołomy dolnośląskie skupiły się na linii Jawór — Odmuchów w masywach Strzelina — Strzegomia i Sobótki. Kamieniołomy Strzelina, doskonale urządzone i mało zniszczone, należą do największych w Europie. Na mniejszą skalę eksploatowane są masywy granitowe jeleniogórskie, Dzierżoniowa, Kłodzka i Zgorzelca.

Ziemie Śląskie wzbogacają kraj w piękne bazalty, należące do najlepszych w całej Europie. Bazalty występują na Dolnym Śląsku w przeszło 200 miejscowościach. Najczęściej skupione są w okolicach Złotorii, Lubania i Lisowej. Poza tym występują w okolicach Zgo-

rzelca, Niemczy, Ziembic, Dzierżoniowa, Kamieniągóry, Lwówka itd.

Z innych skał wybuchowych największe znaczenie mają porfiry, diabazy i andezyty. W zasoby porfirów również najbogatszy jest Dolny Śląsk. Pokłady występują tu w okolicach Wałbrzycha, Świdnicy i Szunowa. Poza tym porfiry występują w okręgu krakowskim w Miękini, Zalesiu, Sance i Orleju. Diabazy występują na Dolnym Śląsku w okolicach Szunowa, Jaworu, Nowej Rudy, w okręgu krakowskim w Niedźwiedziej Górze oraz w Górach Świętokrzyskich. Eksploatowane są w kamieniołomach śląskich i krakowskich. Pokłady świętokrzyskie nie są dotychczas wykorzystane z powodu trudności i komunikacyjnych.

Andezyty występują w Pieninach, gdzie są eksploatowane na niewielką skalę w okolicach Krościenka i Bryjarki; poważniejszą eksploatację uniemożliwia zła komunikacja.

Inne rodzaje skał głębinowych i wylewnych, jak sienit, dioryt, gabro, melafir itd. występują głównie na Dolnym Śląsku (melafir również w woj. krakowskim). Służą one przeważnie do celów zdobniczych w budownictwie. Poza tym do celów zdobniczych kamieniołomy śląskie dostarczają serpentynu i rzadkiego nefrytu (Rudka).

Skały osadowe. Na obszarze Polski spotykamy wszelkie odmiany skał osadowych: twarde, bardzo cennie w budownictwie piaskowce kwarcytowe, marmury i dolomity, następnie piaskowce i wapienie zwykłe, wreszcie miękkie skały gliniaste kredowe i gipsowe, służące do wyrobu wapna, cementu, gipsu palonego itp.

Największe złoża piaskowców występują wzdłuż całego łuku Sudetów i Karpat. Spotykamy tu szereg odmian. Eksploatowane są na większą skalę w Sudetach, w woj. krakowskim i na Śląsku Cieszyńskim.

Drugim obszarem pod względem obfitości piaskowców jest Wyżyna Kielecka. Z licznych odmian piaskowców bardzo ceniony i od dawna stosowany w budownictwie jest piaskowiec szydlowiecki.

Wapienie zwykle wskutek swej małej odporności na czynniki atmosferyczne używane są przeważnie do wyrobu materiałów budowlanych, jak wapno i cement. Jedynie w okolicach ubogich w tworzywa kamienne, jak wiele okolic woj. lubelskiego, wapień używany jest z konieczności do podrzędniejszych celów budowlanych, najlepsze zaś gatunki do celów drogowych. Obfite złoża wapienia występują w całym pasie wyżyn południowych, w Pieninach i Tatrach. Na Ziemiach Odzyskanych bogate w wapienie są wzgórza Chełmu.

Na wzmiankę zasługują wapienie pińczowskie na Wyżynie Kieleckiej, bardziej zbite, nadające się do budownictwa. Drugą odmianą wapieni są skały bardziej zbite, mniej lub więcej krystaliczne, dające się polerować; nazywane są marmurami. Nie są to marmury prawdziwe, o budowie ziarnistej i jednolitej barwie, jednakże pod względem jakości i wartości technicznej nie ustępują prawdziwym marmurom włoskim, belgijskim i francuskim. Jedynie ich barwa niejednolita, mozaikowa, zmusza do sprowadzania w specjalnych wypadkach marmurów zagranicznych, np. białych marmurów kararyjskich z Włoch lub czarnych z Grecji.

Marmury występują przede wszystkim w okolicach Kielc i Chęcin, gdzie są od dawna eksploatowane. Do najważniejszych kamieniołomów należą Bolechowice, Żelejowce, Miedzianka i inne. Specjalna odmiana wapieni czarnych, tzw. marmur dębnicki, występuje w Dębniku, w okolicy Krakowa.

Bardzo cennym materiałem budowlanym są dolo-mity występujące w okolicy Chrzanowa i na Śląsku.

Zwłaszcza cenione są dolomity śląskie, eksportowane nawet za granicę.

Uzupełnieniem zasobów polskich materiałów budowlanych są licznie występujące na wszystkich obszarach Polski piaski, żwiry, gliny, wapienie i kamienie narzutowe. Kamienie narzutowe, pomimo istnienia w Polsce bardziej wartościowych materiałów budowlanych, odgrywają do dziś bardzo dużą rolę w budownictwie, zwłaszcza drogowym. Główną przyczyną takiego stanu rzeczy jest ich szerokie rozpostarcie prawie na całym obszarze Polski, przede wszystkim jej części północnej, najbardziej oddalonej od głównych ośrodków przemysłu kamieniarskiego. Kamień narzutowy jest surowcem lokalnym, a więc najtańszym i najłatwiejszym do zdobycia.

Ciężkie warunki transportowe sprawiły, że zasoby materiałów budowlanych w Polsce Centralnej były słabo wykrywane. Zasoby tatrzańskie i karpackie eksploatowane były dorywczo dla potrzeb lokalnych. Okręgi krakowski i kielecki rozporządzają niewielką ilością zakładów, przeważnie prymitywnie urządzonych, o małej zdolności wydobycia. Radykalną poprawę pod tym względem stwarza w życiu gospodarczym Polski uzyskanie kamieniołomów dolnośląskich i opolsko-śląskich. Przemysł kamieniarski na tych ziemiach jest doskonale rozbudowany. Szereg zakładów kamieniarskich na Dolnym Śląsku, jak pod Niemodlinem i Lubaniem, należy do największych w Europie. Przemysł ten przed wojną cierpiał nawet na przerost produkcji, której nie mógł ulokować na rynkach niemieckich wobec konkurencji niemniej potężnie rozwiniętego przemysłu kamieniarskiego w Łużycach, a był odcięty od swego naturalnego obszaru ciężenia, tj. Polski Centralnej. Po złączeniu ziem polskich w całość gospodarczą i polityczną, kamieniołomy śląskie uzyskują swoje właściwe rynki zbytu.

Wojna poczyniła duże spustoszenia w polskim przemyśle kamieniarskim zarówno na Ziemiach Centralnych, jak i Odzyskanych. Zakłady zostały zdewastowane i pozabawione znacznej części swoich maszyn i urządzeń. Pomimo tych zniszczeń zaopatrzenie gospodarstwa polskiego w materiały budowlane przedstawia się dziś znacznie korzystniej niż przed wojną.

WODY I ŹRÓDŁA MINERALNE

Dzięki Ziemiom Odzyskanym Polska jest dziś jednym z bogatszych krajów pod względem wyposażenia jej ludności w uzdrowiska i miejscowości wypoczynkowe.

Polska w granicach z 1939 r. posiadała:

31 uzdrowisk	o chłonności rocznej 250 tys. osób
40 miejscowości	
klimatycznych	o chłonności rocznej 300 „ „
9 kąpielowych	
nadmorskich	o chłonności rocznej 300 „ „

Polska w granicach z 1945 r. posiada:

- Ogółem 41 uzdrowisk: w tym w Polsce Centralnej 23
na Ziemiach Odzyskanych 18
o łącznej chłonności rocznej 300 tys. osób
- Ogółem 50 stacji klimatycznych i kąpień morskich:
w tym w Polsce Centralnej 30
na Ziemiach Odzyskanych 20
o łącznej chłonności rocznej 600 tys. osób*)

Ziemie Polski Centralnej posiadają szereg źródeł mineralnych o bardzo cennych właściwościach leczniczych, nie

*) Statystyka według mgra Cyryla Kolago „Uzdrowiska w cyfrach w roku 1946”, Polski Tygodnik Lekarski 1947, nr 19. Brak bliższych danych dla okręgu mazurskiego.

ustępując pod tym względem najslawniejszym źródłom zagranicznym, które przewyższają uzdrowiska polskie tylko komfortowymi urządzeniami i reklamą (np. zdroj „Zuber“ w Krynicy jest pod względem składu chemicznego bardzo rzadkim i cennym źródłem o wiele silniejszym od słynnych wód Vichy). Jednak te naturalne bogactwa Polski Centralnej nie były dostatecznie wyzyskane. Uzdrowiskom brakło odpowiednich urządzeń i zakładów dla kuracjuszy. Dodatkowo pod tym względem wyróżniały się tylko Ciechocinek, Krynica i Zakopane. Natomiast bardzo zaniedbane były Busk, Solec, Iwonicz, Rabka i wiele innych.

Pewna poprawa nastąpiła pod tym względem w okresie dwudziestolecia 1919—1939, dzięki poparciu rozwoju uzdrowisk przez rząd za pomocą rozbudowy kolei, ulg kolejowych, ochrony celnej dla wód i produktów mineralnych wyrabianych w kraju, a także dzięki inicjatywie i pracy związków lekarskich, właścicieli pensjonatów, samorządów lokalnych i innych organizacji.

Dalecy jednak byliśmy w zakresie urządzenia naszych uzdrowisk i miejscowości wypoczynkowych od poziomu państw zachodnio-europejskich, toteż zamożniejsze społeczeństwo polskie chętnie korzystało z uzdrowisk zagranicznych, a w kąpieliskach polskich turyści cudzoziemscy byli rzadkością. Praktyczni nasi sąsiedzi, Niemcy i Czesi, potrafili uzyskać poważne dochody z tego rodzaju turystyki, Polska zaś płaciła zagranicy duże kwoty, które wywozili jej obywatele na kuracje balneologiczne.

Ziemie Odzyskane ogromnie poprawiły pod tym względem sytuację, wnosząc szereg uzdrowisk nie tylko cennych pod względem leczniczym, ale i doskonale urządzonych. Uzdrowiska te przed wojną przyciągały, poza ludnością niemiecką, licznych kuracjuszy zagranicznych; wymienić tu należy Wieniec-Zdrój, Cieplice,

Polanicę, Łądek-Zdrój, Kudowę, Duszniki, Połczyn, Międzyzdroje i inne.

Geograficznie największe skupienia uzdrowisk i miejscowości wypoczynkowych polskich można podzielić na dwa pasy: południowy — sudecki i karpacki oraz północny — nadmorski. W pasie środkowym Polski mamy niewiele uzdrowisk i dobrze urządzonych miejscowości wypoczynkowych.

Z licznych, doskonale urządzonych uzdrowisk sudeckich na pierwsze miejsce wysuwają się:

Cieplice (pow. jeleniogórski) ciepłe źródła siarczane
Duszniki (pow. kłodzki) " " "
Łądek-Zdrój (pow. bystrzycki) radioaktywne źródła siarczane o znacznej ciepłocie
Wieniec-Zdrój (pow. lwówecki) źródła radoczynne
Kudowa (pow. kłodzki) ze szczawami arsenowo-żelazystymi,
Polanica-Zdrój (Puszczyków, pow. kłodzki) szczawy — alkaliczno-ziemne,
Solice-Zdrój (koło Wałbrzycha) o szczawach alkalicznych, zbliżonych swym składem do słynnej „Naf-tusi” truskawieckiej.

Wszystkie te miejscowości posiadają doskonale urządzone zakłady dla kuracjuszy, wspaniałe sanatoria, liczne komfortowe wille, parki oraz ogrody i wyposażone są w świetne drogi komunikacyjne.

Ziemie sudeckie obfitują również w liczne miejscowości wypoczynkowe i stacje klimatyczne, spośród których wyróżniają się przepiękna Szklarska Poręba i Karpacz-Bierutówice.

Na szeroką skalę zorganizowana w Polsce współczesnej akcja wczasów dla pracujących oraz kolonii dla dzieci i młodzieży przyczyniła się w ciągu ostatnich dwóch lat

do zaznajomienia szerokich warstw społeczeństwa polskiego z piękną ziemią śląską i jej cennymi uzdrowiskami.

Perłą Tatr jest Zakopane, znane jako wysokogórska stacja klimatyczna i cel wycieczek sportowców zamierzających w taternictwie i narciarstwie. Zakopane wyróżniało się w Polsce Centralnej dobrymi urządzeniami dla kuracjuszy i turystów. Z leczniczych miejscowości karpackich na pierwsze miejsce wysuwa się Krynica z licznymi źródłami szczaw alkalicznych wapniowo-żelazistych.

Źródło Zuberu w Krynicy jest najsilniejszym z dotychczas znanych w Europie szczaw alkalicznych, popularnie znane pod przydomkiem „polskie Vichy“, od którego jest zresztą trzykrotnie silniejsze. Znanymi uzdrowiskami są: Rabka z solankami jodo-bromowymi, największe w Polsce uzdrowisko dla dzieci, Szczawnica, Krościenko i Rymanów ze szczawami alkaliczno-słonymi, Iwonicz ze szczawami jodo-bromowymi, Żegiestów ze szczawami wapniowo-żelazistymi i wiele innych. Niestety, zarówno pod względem urządzeń jak i dojazdów miejscowości te nie stoją na poziomie współczesnych wymagań balneologii i turystyki.

W pasie środkowym, znacznie uboższym w mineralne źródła lecznicze, na pierwsze miejsce wysuwa się Ciechoćinek dzięki swym cieplicom solankowym, jodo-bromowym i radocznym oraz doskonałym urządzeniom dla kuracjuszy. Jako szczegół charakterystyczny dla stosunków komunikacyjnych Polski można podkreślić, że uzdrowisko to cieszące się największą frekwencją w Polsce środkowej, przez długie lata nie posiadało dojazdu kolejowego.

Niedaleko położony Inowrocław z kąpielami solankowymi i borowinowymi, nowocześnie urządzony i zabudowany, rozporządza doskonałymi dojazdami. W najgorszej sytuacji pod względem dojazdów znajdują się Busko i Solec, które pomimo cennych źródeł siarczano-słonych (źródła Solca są najsilniejszymi źródłami tego typu w Europie) i nowoczesnych urządzeń nie mogły się rozwijać.

Z innych uzdrowisk Polski środkowej należy wymienić Nałęczów ze źródłami szczawy żelazistej radoaktywnej, a spośród większych stacji klimatycznych Czarnecką Górę i Otwock.

Północne obszary Polski, zwłaszcza nadmorskie, obfitują w liczne miejscowości wypoczynkowe. Niektóre z nich są doskonale urządzone, jak: Sopot, Orłowo, Jurata, Ustka, Dziwna, Złotobrzeg i wiele innych. Poza tym Pomorze Zachodnie posiada szereg uzdrowisk. Na pierwszy plan wysuwają się Międzyzdroje, Kołobrzeg i Połczyn-Zdrój, które przed wojną cieszyły się liczną frekwencją kuracjuszy, nie tylko niemieckich, ale i zagranicznych, głównie Szwedów.

Ostatnia wojna nie spowodowała w uzdrowiskach i miejscowościach wypoczynkowych Polski poważniejszych strat. Zostały one natomiast straszliwie zdewastowane przy odwrócie okupantów, zwłaszcza uzdrowiska w Karpatach, w pasie środkowym Polski i nadmorskie. Do najbardziej ograbionych uzdrowisk należy zaliczyć Krynice, Ciechocinek, Busko, Solec, Nałęczów, (ten ostatni zniszczyła również wojna), Juratę, Kołobrzeg i Międzyzdroje. Stosunkowo najmniej ucierpiały piękne uzdrowiska i miejscowości wypoczynkowe dolnośląskie, które dziś ściągają najliczniejsze rzesze kuracjuszy i turystów. Odbudowa zniszczonych miejscowości kuracyjnych jest dziś bardzo trudna wobec braku funduszy i ogólnego wyniszczenia kraju, z każdym jednak rokiem widoczne są duże postępy.

W 1945 r. przyjmowało kuracjuszy zaledwie kilka uzdrowisk, osiągając frekwencję w Polsce Centralnej przeszło 10 tys. osób. Przodowały: Swoszowice, Busko i Ciechocinek. Z kąpielisk Pomorza Zachodniego korzystało w tym okresie 1000 przyjezdnych*).

W 1946 r. następuje znaczna poprawa. Czynnych już było 26 uzdrowisk w tym: w Polsce Centralnej 15, na Dol-

*) Statystyka według mgra C. Kolago op. cit.

nym Śląsku 9, na Pomorzu Zachodnim 2. Spośród czynnych 26 uzdrowisk 17 znajduje się pod zarządem państwowym, 6 pod zarządem samorządowym, 3 pod zarządem prywatnym. Wszystkie uzdrowiska przyjęły w 1946 r. łącznie 74 tys. kuracjuszy, poza tym Rabka, która miała w tym roku charakter stacji klimatycznej, wykazała frekwencję 10 tys. osób. Frekwencja przyjezdnych w uzdrowiskach wyniosła 45 tys. osób, a w roku 1947 znacznie wzrosła.

Z poszczególnych uzdrowisk na pierwsze miejsce pod względem frekwencji wysuwają się w Polsce Centralnej: Ciechocinek, Krynica i Busko, na Ziemiach Odzyskanych Kudowa, Cieplice i Solice.

Stacje klimatyczne oraz czynne kąpieliska morskie przyjęły 136 tys. kuracjuszy i 60 tys. przyjezdnych, w tym Dolny Śląsk (Karpacz i Szklarska Poręba) 43 tys. osób i Pomorze Zachodnie 20 tys. osób.

Poza uzdrowiskami łącznie z wczasami i koloniami letnimi można przyjąć liczbę 800 tys. osób, jako określenie akcji leczniczo-wypoczynkowej

Z tej ilości przypadło na:

Beskidy, Tatry i Podkarpacie . . .	33%
Sudety z Pogórzem i Niziną Śląską	25%
Wyżyną Małopolską i Lubelską . . .	11%
Mazowsze i Podlasie	14%
Wielkopolskę i Kujawy	7%
Pojezierze Pomorskie, Wybrzeże . .	9%
Mazury	1%

Rok 1947 przyniósł dalszy wzrost ruchu kuracjuszy i przyjezdnych, przy czym coraz większą rolę odgrywają uzdrowiska i miejscowości Ziemi Odzyskanych, zwłaszcza Dolnego Śląska. Z czasem poważne miejsce w ruchu turystycznym i wypoczynkowym powinny zająć piękne miejscowości mazurskie, dziś mało odwiedzane wskutek dużego zniszczenia tych ziem.

Rozdział II

PRZEMYSŁ

ZARYS HISTORYCZNY ROZWOJU PRZEMYSŁU

Rzemiosło istniało już w Polsce przedchrześcijańskiej. Było ono uprawiane ubocznie na wsi przy rolnictwie i hodowli. Stopniowo przemysłowa ludność zaczęła się przenosić na podgrodzia, które z czasem stały się miastami. W drugiej połowie XIII w. i w wieku XIV w. wytwórczości przemysłowej decydującą rolę uzyskiwały miasta. Napływający obcy koloniści, rzemieślnicy z zachodu, przeważnie z Niemiec, wprowadzili do rzemiosła ustroj cechowy. Przynieśli oni nowe metody i rodzaje wytwórczości. Największym centrum przemysłowym w średniowiecznej Polsce był Kraków.

Wiek XVI i pierwsza połowa XVII wykazują dalszy rozwój produkcji przemysłowej zarówno w ilości, jak i w różnorodności produkowanych wytworów.

Największym ośrodkiem przemysłowym w dalszym ciągu był Kraków, następnie na czołowe miejsce wysunęły się również Poznań, Lwów, Warszawa i Lublin. Poza tym we wszystkich miastach i miasteczkach wytwarzano przedmioty pierwszej potrzeby. Przemysł włościański i dworski zaspokajał potrzeby wsi, większe majątki częściowo produkowały dla miast.

W drugiej połowie XVII wieku nastąpił upadek przemysłu wskutek wyniszczenia przez wojnę i wyludnienie. Dopiero w wieku XVIII zaczęła się odbudowa przemysłu, szczególnie intensywna za panowania Stanisława Augusta.

Przemysł zorganizowany przez Stanisława Augusta i magnatów nie mógł być trwały ze względu na nieprzystosowanie do potrzeb życiowych. Po zagarnięciu znacznej części ziem polskich przez Prusy zaczyna on upadać, nie mogąc wytrzymać konkurencji z przedsiębiorstwami niemieckimi. Podobny los spotkał fabryki założone na Kresach przez Tyzenhauza, Ogińskiego i innych magnatów. Trwalszy byt miały drobne przedsiębiorstwa, tworzone po miastach przez mieszczan.

W epoce Księstwa Warszawskiego rozwój gospodarczy kraju był bardzo utrudniony skutkiem wyczerpania finansowego Polski. Pomimo to Staszic i Steinkeller czynili wielkie wysiłki, aby ziemie Księstwa uprzemysłować. Starania te były w dalszym ciągu prowadzone w czasie istnienia Królestwa Kongresowego. Utworzony w r. 1828 Bank Polski popierał i zakładał przedsiębiorstwa przemysłowe. Dla zachęcenia do kolonizacji cudzoziemców-fachowców rząd zapewnił im liczne przywileje (Łódź). Zajęto się uporządkowaniem komunikacji, zwrócono uwagę na rozwój miast i miasteczek Królestwa. Najlepiej rozwijał się w tym czasie przemysł włókienniczy, następnie metalurgiczny i hutniczy. W roku 1850 została zniesiona granica celna pomiędzy Królestwem a Rosją; przemysł, posiadając wskutek tego chłonny rynek zbytu, zaczął się szybko rozwijać. Produkcja coraz bardziej przybierała formę kapitalistyczną, rzemiosła i drobny przemysł zaczęły ustępować fabrykom, zmalała ogólna liczba zakładów, pomimo wzrostu produkcji. Główną ujemną stroną rozwoju przemysłu polskiego w tym okresie było nadmierne przystosowanie go do rosyjskich rynków zbytu. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 roku, fabryki b. Królestwa

przeżywały z tego powodu ostry kryzys i musiały się całkowicie przeorganizować w celu przystosowania do rynku wewnętrznego.

Poza byłym Królestwem przemysł na ziemiach polskich rozwijał się tylko na Górnym Śląsku w oparciu o jego wielkie bogactwa naturalne; otoczony był opieką rządu niemieckiego, który ziemie te traktował jako swoje.

Na Dolnym Śląsku i w całym pasie podsudeckim we wczesnym średniowieczu była bardzo rozwinięta rzemieślnicza wytwórczość ceramiczna, szklana, włókiennicza, drzewna i prymitywny przemysł metalurgiczny. Produkcja ta z czasem przybiera formę rękodzielnictwa, później drobnych fabryk. Równocześnie w większych miastach, jak we Wrocławiu, Legnicy i inn., od drugiej połowy XIX wieku rozwija się wielki przemysł fabryczny popierany przez rząd niemiecki.

W ostatnich dziesięcioleciach Niemcy, dążąc do powstrzymania wciąż wzrastającej urbanizacji, popierały dekoncentrację przemysłu i dążyły do uprzemysłowienia małych miast, miasteczek, a nawet wsi. Takie rozproszenie zakładów przemysłowych umożliwiła wspaniała elektryfikacja kraju, zapewniająca drobnym zakładom napęd elektryczny.

Na Śląsku Opolskim i Górnym życie przemysłowe skupiło się u źródeł żelaza i węgla, dostosowując do nich swoją produkcję. Są to przede wszystkim ośrodki hutniczo-metalurgiczne; obok nich poważnie reprezentowane są inne gałęzie przemysłu, jak: chemiczny, drzewny, cementowy i szereg innych, dla których bodźcem do skupienia się na Śląsku było sąsiedztwo wielkich kopaliń i hut.

Ogólna organizacja życia gospodarczego w Niemczech stwarzała doskonałe warunki dla rozwoju przemysłu, który rozporządzał licznymi zastępami fachowców, przygotowanych przez wysoko stojące szkolnictwo wszystkich typów. Dobre drogi komunikacyjne i wielostronny rozwój prze-

mysłu na terenie całych Niemiec ułatwiały poszczególnym fabrykom zaopatrzenie się w potrzebne im maszyny, aparaty i surowce. Gorsze warunki rozwoju miał przemysł na Pomorzu Zachodnim wobec nielicznych surowców, jakimi kraj ten rozporządzał. Rozrósł się tu głównie przemysł spożywczy i drzewny. Wielki ośrodek produkcji przemysłowej powstał w Szczecinie.

Ziemie Warmińsko-Mazurską rząd niemiecki otaczał specjalną opieką i pomocą. Dzięki temu powstały tu fabryki przemysłu wojennego, a w oparciu o surowce krajowe poważnie rozwinął się przemysł drzewny.

Przemysł w Poznańskim i na Pomorzu Wschodnim oraz w Małopolsce nie mógł się rozwijać wobec konkurencji przemysłu niemieckiego. Powstał tam tylko przemysł spożywczy, popierany przez rząd pruski. W Małopolsce istniały zaczątki przemysłu we wszystkich gałęziach produkcji, jednak wytwórczość ich była minimalna.

Pierwsza okupacja niemiecka bardzo zniszczyła przemysł, ale tylko w granicach byłego Królestwa. Śląsk, Pomorze, Poznańskie i zachodnia Małopolska mało ucierpiały.

Państwo Polskie w okresie międzywojennym zrobiło poważne postępy na drodze rozwoju przemysłu. Powstał szereg nowych gałęzi przemysłu, jak gumowy, wiele działów przemysłu metalurgicznego, chemicznego, elektrotechnicznego i innych. Dawne fabryki byłego Królestwa pozmieniały urządzenia i maszyny, przystosowując swój rodzaj produkcji do wyższych wymagań rynku wewnętrznego i zmienionych po utracie rynku rosyjskiego kierunków ekspansji eksportowej.

Przemysł był w Państwie Polskim specjalnie uprzywilejowaną gałęzią produkcji, popieraną kredytowo i przy pomocy taryf celnych, kosztem wszystkich innych dziedzin życia gospodarczego. Druga wojna światowa znisz-

czyła przemysł polski w znacznie większym stopniu niż wszystkie inne gałęzie wytwórczości.

Ogółem uległy zniszczeniu prawie dwie trzecie zakładów przemysłowych w Polsce. Około 47% zakładów miało zniszczone budynki, 28% zakładów posiadało zniszczone urządzenia energetyczne a 55% zniszczone urządzenia techniczne, przy czym ponad 10% zakładów ma zniszczone urządzenia techniczne w przeszło trzech czwartych, czyli trzeba je urządzać niemal od nowa*).

Zakłady przemysłowe na Ziemiach Odzyskanych uległy stosunkowo mniejszym zniszczeniom, niż w Polsce Centralnej, zwłaszcza jeśli chodzi o budynki. Jednak również ucierpiały dotkliwie pod względem urządzeń technicznych i energetycznych.

WARUNKI ROZWOJU PRZEMYSŁU

Odbudowa przemysłu jest bardzo trudna wobec ogólnego wyniszczenia gospodarczego kraju. Ponadto wyniszczenie wojenne całej Europy stwarza wielkie trudności w zaopatrzeniu Polski w niezbędne maszyny i urządzenia. Nieliczne kraje, których przemysł nie został zniszczony, jak Szwajcaria i Szwecja, a po części Czechosłowacja, przyjmują zamówienia na maszyny i aparaty z terminem dostawy dwu- i trzyletnim, gdyż tych wytworów żądają od nich wszystkie zniszczone kraje europejskie. Dla Polski są to dziś główne źródła zakupów urządzeń przemysłowych.

Skrupulatne porównania zniszczeń stanu przemysłu, w jakim przystąpiono do pracy bezpośrednio po wojnie i stanu w 1947 r., po okresie dwóch lat wysiłków, są naj-

*) Spis zakładów przemysłowych przeprowadzony był w lipcu 1945 r. Zostały nim objęte wszystkie zakłady przemysłowe zarówno czynne jak i nieczynne oraz rzemieślnicze zatrudniające 5 i więcej pracowników.

wymowniejszym świadectwem niespożytych sił narodu polskiego. Cyfry produkcji powojennej, uruchomionej w najtrudniejszych warunkach, są niezbitym dowodem wielkiego patriotyzmu robotnika i pracującego inteligenta polskiego, powszechnego zrozumienia, że Polska weszła w okres przełomowych zmian dziejowych, że nie pomoc obcego kapitału, ale solidarny wysiłek całego narodu zapewnią nam lepszą przyszłość.

Grupy operacyjne wysłane do objęcia obiektów przemysłowych na Ziemiach Odzyskanych zastawały fabryki ogółocone z maszyn i narzędzi, a mimo to po paru miesiącach zakłady te już pracowały. Kompletowano urządzenia z różnych obiektów, przeprowadzono przy pomocy prymitywnych narzędzi remonty, święcono z entuzjazmem uruchomienie każdego nowego działu produkcji. Ekipy pracujące nie miały odpowiednich pomieszczeń, pracowano bez odpoczynku. Przyświecał wielki cel: Ziemie Odzyskane musimy zagospodarować i to na poziomie wyższym niż przed wojną, bo dla Niemców były to ziemie zagrabione, dla nas zaś są odzyskaną, prastarą ojcowizną.

Praca jest głównym czynnikiem każdej dziedziny produkcji, to też rozporządzając w Polsce tak wydajną pracę możemy śmiało patrzeć w przyszłość i wierzyć, że w krótkim czasie odbudujemy zniszczony przemysł.

Wreszcie warunki gospodarcze dla rozwoju przemysłu Polska posiada obecnie znacznie korzystniejsze, niż w dwudziestoleciu międzywojennym. Wzrosły poważnie krajowe zasoby energetyczne i surowcowe. Obsługa transportowa przemysłu po odbudowie zniszczeń wojennych będzie znacznie lepsza niż była przed wojną. Zakłady przemysłowe mamy wprowadzić bardzo zniszczone, ale pomimo tych zniszczeń ilość ich i różnorodność jest większa niż w dawnych granicach Polski.

W 1937 r. Polska posiadała zakładów przemysłowych zatrudniających powyżej 5 osób 24.487 (w dawnych gra-

nicach), w tym zakładów przemysłowych zatrudniających powyżej 20 osób 5.123.

W 1946 r. (stan na 31. VIII) Polska posiadała zakładów przemysłowych zatrudniających powyżej 5 robotników (24.836*), w tym zakładów przemysłowych zatrudniających powyżej 20 robotników 7.290.

W najważniejszej grupie większych zakładów (zatrudniających powyżej 20 osób) nastąpił wzrost o 42,3%.

Zasoby energetyczne Polska posiadała obfite i przed wojną, składały się na nie jednak głównie bogactwa węglowe. Ziemie Odzyskane wzbogacają przemysł nie tylko w węgiel, ale i poważnymi źródłami energii elektrycznej, która jest najtańszą siłą napędową dla fabryk. Zaopatrzenie energetyczne przemysłu stało się o wiele wszechstronniejsze dzięki Ziomom Odzyskanym, pozwala ono przy tym na decentralizację produkcji. Przemysł Polski Centralnej, w przeważającej części swego potencjału, zgrupowany jest u źródeł węgla. Przemysł Ziem Odzyskanych, dzięki wykorzystaniu energii elektrycznej otrzymanej z sił wodnych i węgla brunatnego, rozlokował się również na Dolnym Śląsku, na Ziemi Lubuskiej, a częściowo i na Pomorzu, to jest w okręgach znacznie oddalonych od śląskiego zagłębia węglowego. Na całym tym obszarze, jedynie rejon wałbrzychski czerpie siły energetyczne z węgla kamiennego.

Niestety, wojna poczyniła wielkie spustoszenia w przemyśle energetycznym Ziem Odzyskanych, ale nawet nieznaczne, ocalałe zakłady tego przemysłu są wielkim bogactwem dla gospodarki narodowej.

W zakresie surowców Ziemie Odzyskane wzbogaciły przemysł w rudy metali i w liczne surowce dla przemysłu chemicznego jak: węgiel koksujący, baryt, arsen, pi-

*) Uwzględnione są zakłady czynne i te, w których prowadzone są prace nad uruchomieniem.

ryty i wiele innych. Najwięcej surowców uzyskał przemysł ceramiczny i budowlany. Po usunięciu zniszczeń wojennych w rolnictwie i hodowli na Ziemiach Odzyskanych poważnie wzrosło zapotrzebowanie surowcowe polskiego przemysłu spożywczego, włókienniczego i skórzanego. Przemysł drzewny uzyskał surowców niewiele, ale pierwszorzędnej jakości.

Pod jednym tylko względem sytuacja przemysłu polskiego przedstawia się przejściowo gorzej niż przed wojną; brak jest wykwalifikowanych robotników. Wszystkie dziedziny życia gospodarczego w Polsce po niszczycielskiej okupacji niemieckiej, która pozbawiła kraj jednej trzeciej jego ludności, odczuwają brak pracowników. W stosunkowo najlepszej sytuacji jest pod tym względem rolnictwo, natomiast przemysł szczególnie dotkliwie odczuwa brak odpowiedniego personelu, który w wielu wypadkach trzeba kształcić przez długie lata*).

Niestety, dotychczas brak wykwalifikowanych pracowników hamuje i opóźnia odbudowę polskiego przemysłu. Zrozumienie roli czynnika ludzkiego jest dziś powszechne i od razu po przystąpieniu do odbudowy i uruchomienia przemysłu zorganizowano kształcenie personelu. Przy wszystkich zjednoczeniach przemysłowych powstały szkoły techniczne, gdzie robotnicy mogą się kształcić w bardzo korzystnych dla siebie warunkach. Istnieje dziś w Polsce 6 politechnik, zamiast 2 przed wojną**). Wzrosła poważnie liczba szkół technicznych średnich i doksztalających. Owoce tej pracy prze-

*) Np. przemysł cynkowy musi szkolić hutnika przeciętnie przez 5 lat. Obliczenie J. Dębickiego „Przemysł Cynkowy w Polsce”. Warszawa 1927 r. Jeszcze dłuższego okresu szkolenia wymaga pracownik precyzyjnego przemysłu metalowego, pracownik w hutach szkielec optycznych itp.

**) Warszawa, Łódź, Wrocław, Gliwice, Kraków i Gdańsk. Przed wojną tylko Warszawa i Lwów.

myśl będzie jednak zbierał dopiero za kilka lat; dziś są olbrzymie trudności przy skompletowaniu pracowników.

Pod względem wyposażenia kapitałowego przemysł Polski zawsze borykał się z wielkimi trudnościami. Ubóstwo kraju nieustannie niszczonego wojnami, długoletnia niewola, a przy tym i cechy psychiczne ludności polskiej, która nie wyróżniała się oszczędnością, sprawiły, że Polsce stale brakło kapitałów. W okresie niewoli najrentowniejsze gałęzie produkcji polskiej zostały opanowane przez kapitał obcy. W okresie międzywojennym sytuacja pod tym względem nie uległa poprawie. Rząd Polski wprowadził przejął majątek państw zaborczych, powiększając w ten sposób udział kapitału polskiego w produkcji, ale przemysł prywatny, zwłaszcza wielka produkcja, pozostawała wciąż w rękach obcego kapitału. Udział tego kapitału w miarę rozbudowy przemysłu wzrastał, gdyż tempo narastania kapitałów krajowych było zbyt słabe, aby sprostać zapotrzebowaniu inwestycji przemysłowych. Skarb Państwa również nie mógł dostatecznie inwestować wobec ogromu potrzeb kraju wyniszczonego i zacofanego gospodarczo.

Według obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego w 1937 r. było w Polsce:

Krajowych Spółek Akcyjnych 1.066, w tym z udziałem kapitału zagranicznego 391; Krajowych Spółek z ograniczoną odpowiedzialnością 3.590, w tym z udziałem kapitału zagranicznego 403; zagranicznych spółek akcyjnych — 44.

Kapitał zakładowy tych wszystkich spółek wynosił 3.332,2 mil. zł (przedw.), w tym na zagraniczny przypadało 2.363,1 mil. zł (przedw.), to jest ponad 70%. Charakterystyczny jest fakt, że 44 spółki zagraniczne posiadały 29% ogółu kapitałów, znajdujących się w posiadaniu wszystkich spółek. Kapitał zagraniczny lokował się w Polsce tylko w najbardziej rentownych przedsiębiorstwach (jak elektryczność i wodociągi), które posiadały

81% kapitału zagranicznego; przemysł elektrotechniczny posiadał kapitału obcego 66%, chemiczny — 60%). Olbrzymie dywidendy i tantiemy, odpływające rokrocznie z Polski za granicę, powodowały dalsze trudności kredytowe na rynku krajowym.

ORGANIZACJA PRZEMYSŁU

Ustawa o nacjonalizacji przemysłu z dnia 6. I. 1946 r. radykalnie zmieniła stosunki panujące w Polsce.

W myśl tej ustawy wszystkie przedsiębiorstwa, zatrudniające powyżej 50 pracowników na jedną zmianę, przeszły na własność państwa. W ten sposób przemysł polski stał się dziś w całości majątkiem narodowym.

Większość zakładów przemysłowych Państwo przejęło pod własny zarząd, część została powierzona samorządom, część spółdzielniom; tylko mniejsze zakłady pozostały w rękach prywatnych.

Po wprowadzeniu w życie ustawy o nacjonalizacji przemysłu podział polskich zakładów przemysłowych według ich charakteru prawnego przedstawia się następująco:

(stan z dnia 31. VIII. 1946 r.)*)

	Ogółem zakłady zatrudniające 5 i więcej pracowników	w tym zakłady zatrudniające powyżej 20 pracowników
ogółem	25.501	7.844
w tym:		
państwowe	4.962	4.575
pod zarządem państwowym	5.166	980
samorządowe	697	283
spółdzielcze	1.666	573
prywatne	11.984	1.325
brak danych	1.026	108

*) Wg GUS. Statystyka Zakładów Przemysłowych 1946 r. str. 10.

Państwo objęło przede wszystkim większe przedsiębiorstwa z ogółu zakładów zatrudniających ponad 20 pracowników. Do państwowych lub pod zarządem państwowym należy 71% zakładów*). Spółdzielnie i związki samorządowe posiadają również duże przedsiębiorstwa. W rękach prywatnych znajduje się 17% zakładów, zatrudniających powyżej 20 pracowników.

Poszczególne gałęzie przemysłu, reprezentowane przez fabryki państwowe, podlegają Centralnym Zarządom Przemysłowym, np. Centralnemu Zarządowi Przemysłu Hutniczego, Metalowego, Włókienniczego i innym. Centralnym Zarządom Przemysłowym podlegają Zjednoczenia Przemysłowe, w których fabryki ugrupowane są według specjalizacji, np. Centralny Zarząd Przemysłu Chemicznego dzieli się na Zjednoczenia: Przemysłu Nieorganicznego, Przemysłu Nawozów Sztucznych, Gazów Technicznych, Koksochemicznego i inne. Największe zakłady, tzw. wydzielone, podlegają bezpośrednio Centralnym Zarządom danej gałęzi przemysłu. Poszczególnym Ministerstwom podlegają bezpośrednio przedsiębiorstwa ściśle związane z dziedziną ich resortu, np. Ministerstwu Leśnictwa podlega większość tartaków, Ministerstwu Rolnictwa — gorzelnie rolnicze. Osobną grupę stanowią zakłady podległe bezpośrednio poszczególnym Monopolom Państwowym, jak Spirytusowemu, któremu podlega 40 zakładów, Tytoniowemu — 13 itp. Czternaście okręgowych Zjednoczeń obejmujących 171 zakładów, podlega Komisarzowi do Spraw Przemysłu Budowlanego przy Ministerstwie Odbudowy. Centralne Zarządy Przemysłu Spożywczego, Fer-

*) Do grupy zakładów państwowych zaliczone są wszystkie zakłady podległe bezpośrednio Ministerstwom, Centralnym Zarządom Przemysłowym i Dyrekcjom, Ministerstwu Kolei i Urzędowi Likwidacyjnemu. Do grupy zakładów pod zarządem państwowym należą zakłady podległe „Wojewódzkim Dyrekcjom Przemysłu Miejsce-

mentacyjnego i Konserwowego podlegają Ministerstwu Apropowizacji i Handlu. Zakłady o znaczeniu lokalnym podlegają Wojewódzkim Dyrekcjom Przemysłu Miejskowego.

Skoncentrowanie olbrzymiej większości zakładów przemysłowych w rękach Państwa pozwala na przeprowadzenie planowej odbudowy i rozbudowy naszego przemysłu. Na to zadanie skierowane są największe wysiłki polskiego aparatu gospodarczego. Z preliminowanych wydatków inwestycyjnych na 1947 r. z ogólnej sumy 85 miliardów złotych na inwestycje przemysłowe przeznaczono 28 miliardów zł, tj. trzecią część. Przemysł uprzywilejowany jest również przy rozdziale kredytów. Z ogólnej sumy kredytów przyznanych przez banki państwowe poszczególnym grupom gospodarczym przyznano dla:

przemysłu XII.1946 42%, I.47 43%, II.47 45%, III.47 43%
rolnictwa XII.1946 7%, I.47 6%, II.47 6%, III.47 6%

Szybka odbudowa i rozbudowa przemysłu jest dziś naczelnym hasłem życia gospodarczego Polski współczesnej.

PRZEMYSŁ HUTNICZY

H u t n i c t w o ż e l a z n e

Cale hutnictwo żelazne koncentruje się na południowym zachodzie Polski w pobliżu rud żelaza i węgla: na Śląsku oraz w woj. kieleckim i krakowskim.

Przemysł hutniczy w Polsce ma dobre warunki rozwoju dzięki obfitości węgla i rud (aczkolwiek ubogich) oraz taniej robocizny. Możliwości hutnictwa polskiego, po przyłączeniu ośmiu dużych zakładów na Ziemiach Odzyskanych, znacznie się podniosły. Uzyskaliśmy na Śląsku Opolskim i Dolnym węgiel koksujący, niezbędny w hutnictwie, którego przed wojną Polsce brakło.

Drugą usuniętą przeszkodą na drodze rozwoju hutnictwa jest możność zaopatrywania hut w rudę żelazną i złom zagraniczny tanią drogą wodną, którą jest Odra, połączona kanałem Gliwickim ze śląskim okręgiem hutniczym. Droga ta odda nam również nieocenione usługi przy eksporcie produktów hutniczych. Przed wojną kosztowny transport kolejowy obniżał zdolność konkurencyjną naszego hutnictwa, podobnie jak i węgla.

Hutnictwo żelazne jest podstawową gałęzią przemysłu, która wpływa na rozwój całej gospodarki krajowej.

Już przed wojną stanowiło ono jedną z najlepiej rozwiniętych dziedzin naszej wytwórczości. Pewne ilości wyrobów żelaznych wywoziliśmy za granicę. Eksport ten wynikał jednak z bardzo małego zużycia wewnętrznego, które w 1936 roku wynosiło w kilogramach na głowę mieszkańca:*)

w Polsce	34	w W. Brytanii	285
we Francji	190	w Z. S. R. R.	300
w Czechosłowacji .	220	w Belgii . . .	490
w Niemczech . . .	260		

Przy wzroście wewnętrznego zużycia Polska będzie musiała rozbudować swoje hutnictwo żelazne już w najbliższych latach.

W rozmieszczeniu geograficznym hut polskich wyróżniamy obecnie pięć okręgów.

Głównym ośrodkiem polskiego hutnictwa żelaznego są ziemie śląskie.

Na Górnym Śląsku do największych zakładów należą: Huta Batory w Hajdukach Wielkich; Huta Pokój w Bytomiu, połączona obecnie z Gliwicką stalownią i prasownią; Huty Baildon (specjalność: stal szybko tnąca)

*) Mgr W. Ławrynowicz — „Ekonomiczne zagadnienie hutnictwa”. Życie gospodarcze 5/46 str. 137.

i Ferrum pod Katowicami; Kościuszkó w Chorzowie (dawn. Królewska Huta); Laura w Siemianowicach; Florian, Paruszwiec, Zgoda i Zygmunt w Łagiewnikach.

Na Śląsku Opolskim: Huta Hermina w Łąbędach, prasownia, rurownia i drucjarnia w Gliwicach; Huta Julia w Bobrku; Zabrze w Zabrzu; Mała Panew i Andrzej w Ozimku. Największą obecnie hutą surowcową jest Huta Julia (Bobrek) o rocznej zdolności produkcji 450 tys. ton stali i 500 tys. ton koksu.

Do wojew. katowickiego przyłączony został okręg Zagłębia Dąbrowskiego, w którym znajdują się huty następujące: Bankowa w Dąbrowie (najstarsza huta w b. Królestwie), Będzin, Katarzyna, Milowice, Renard, Staszic (rozebrany), Sosnowieckie Zakłady fabryk rur i żelaza, Zawiercie i Zakłady Modrzejowskie. Dalej wyróżnia się okręg zwany Staropolskim, obejmujący huty Częstochowa (Raków), Ostrowiec, Stara-Chowice i Stalowa Wola.

Wreszcie jedna huta Stalczyn pod Szczecinem stanowi oddzielny okręg nadmorski. Położona jest w połowie drogi pomiędzy źródłami węgla śląskiego a rudą szwedzką.

Huty polskie mają przeważnie charakter zakładów mieszanych i stanowią powiązanie hutnictwa właściwego, kończącego się na walcowni, z przetwórstwem metalowym. Walcownie produkują wszelkiego rodzaju żelazo i stal, począwszy od szyn i kształtowników, a skończywszy na drobnych wyrobach żelaznych i drucie. Huty śląskie posiadają nadto działy specjalne: produkują koła, sprężyny, narzędzia górnicze, rury ciągnione*) i inne wytwory.

*) Huta „Ferrum“ wyrabia rzadką specjalność — rury spawane o bardzo dużym przekroju, stosowane przy budowie elektrowni wodnych. Rury takie Polska eksportowała już przed wojną nawet na rynki oddalone.

Poziom techniczny hut polskich był bardzo różny, co wynikało stąd, że po zaborach otrzymaliśmy zlepek obiektów, często przestarzałych i niezharmonizowanych ze sobą.

W okresie międzywojennym hutnictwo żelazne było mało rentowne wobec słabego zużycia żelaza w kraju i rujnującej konkurencji na międzynarodowych rynkach zbytu. W tych warunkach hutnictwo polskie nie podejmowało żadnych trwałszych inwestycji. Z szesnastu wielkich pieców tylko dwa były zbudowane po 1918 r. (przeciętny wiek pieców 30 lat). Jedynym nowoczesnym zakładem jest Stalowa Wola, jednak bardzo zdewastowana w czasie ostatniej wojny, posiadająca tylko przetwórcze piece elektryczne i na gaz ziemny.

Zniszczenie wojenne hutnictwa polskiego było mniejsze, niż w innych gałęziach produkcji krajowej, ale również poważne. Prowizoryczny szacunek strat wynosi 800 mil. zł przedwojennych. Najwięcej ucierpiały huty w okręgu Staropolskim. Bardzo zdewastowana jest huta Stalczyn. Duże straty poniosły również huty zagłębia Dąbrowskiego. Stosunkowo najmniej ucierpiały huty górnośląskie.

W roku 1947 czynnych było: 8 zakładów na Śląsku Opolskim, 10 na Górnym Śląsku, 8 w zagłębiu Dąbrowskim, 4 w okręgu Staropolskim i 1 w Nadmorskim — razem 31.

Zniszczenia wojenne rekompensują zakłady Ziem Odzyskanych. W 1938 roku Polska produkowała w dawnych granicach: surówki 879 tys. ton, stali surowej 1.441 tys. ton (zdolność produkcyjna 1.600 tys. ton) i wyrobów walcowanych 1.100 tys. ton. W 1945 r. Polska wyprodukowała 219 tys. surówki, 488 tys. ton stali i 331 tys. ton wyrobów walcowanych, poza tym rury ciągnięte manesmanowskie, wyroby kute i prasowane, wyroby działu przetwórczego i odlewy. W 1946 r., po przeprowadzonych poważnych remontach, wytwarzano surówki 725 tys. ton i stali surowej 1.209 tys. ton.

Mała zdolność produkcyjna walcowni, bardzo zresztą w czasie wojny zniszczonych, jest wielką przeszkodą w rozwoju produkcji hutniczej. Podobnie przedstawia się sprawa z koksem wielkopieczowym, którego produkcja nie może zaspokoić zapotrzebowania hut.

Trzyletni plan rozbudowy hutnictwa przewiduje w pierwszym rzędzie zmodernizowanie istniejących walcowni i dobudowanie nowych. Dziesięć wielkich pieców przestarzałych zostanie zamkniętych; wyremontuje się dziewięć i dobuduje się dwa zupełnie nowoczesne o produkcji 600 ton na dobę (w hutach Pokój i Kościuszko). Stalownie będą wyremontowane, jak również sześć pieców martenowskich oraz elektrostalownia w Stalowej Woli. Produkcja na 1948 rok obliczana jest na 1,5 miliona ton koksów wielkopieczowych, 1,4 miliona ton surówki, 2 miliony ton stali i 1,6 miliona ton wyrobów walcowanych.

W dalszych planach przewidziana jest budowa nowoczesnych hut. Nowa wielka huta projektowana jest nad Kanałem Gliwickim; specjalnie rozbudowane będą huty Kościuszko, Pokój i Bobrek. Z żelazostopów wyrabia się dotychczas żelazo-mangan, żelazo-krzem i żelazo-chrom. W mniejszych ilościach wytwarzane są stopy z wolframem, wanadem i molibdenem (specjalność huty Baildon); inne musimy sprowadzać. W rudę żelazną zaopatruje Polskę Z. S. R. R. i Szwecja, w nieodzowną w hutnictwie rudę manganową i chromową, wolfram, wanad, molibden i tytan Z. S. R. R., poza tym Szwecja dostarcza złom żelazny.

W planach rozbudowy hutnictwa przewidziane jest całkowite zaopatrzenie produkcji krajowej przy założeniu poważnego wzrostu spożycia wewnętrznego. Nie możemy również zrezygnować z eksportu, który przed wojną odgrywał poważną rolę w bilansie handlowym, był bardzo różnorodny i zdobył dla Polski odbiorców w licznych krajach europejskich oraz zamorskich.

W 1946 roku eksportowaliśmy wyroby hutnicze do Z. S. R. R., państw skandynawskich, Jugosławii i Szwajcarii.

W dalszych etapach będziemy rozszerzali rynki zbytu, opierając się na tradycji przedwojennej i dobrej opinii wyrobów polskich na rynkach światowych. Eksport ten powinien z nadwyżką pokryć niezbędny polskiemu hutnictwu import surowców zagranicznych.

Hutnictwo cynkowe

Siedliskiem hut cynkowych, podobnie jak i hut żelaznych, jest południowo-zachodnia część Polski. W rozwoju hutnictwa cynkowego ziemie śląskie wyprzedziła tylko Anglia, która już w XVII wieku postawiła pierwszą hutę cynku. Na ziemiach polskich, pierwsza huta cynku została założona w 1798 roku na Górnym Śląsku; dopiero w kilkadziesiąt lat później powstają huty cynkowe w Belgii, Niemczech i Francji. W 1860 roku przemysł polski był największym wytwórcą cynku na świecie, zaopatrywał wówczas w cynk całą Europę i Amerykę, a nawet Indie Brytyjskie i Chiny. Od tego czasu wytwórczość Śląska zaczyna spadać wobec wyczerpania się tamtejszych pokładów galmanu. Dopiero pomyślne zastosowanie w 1870 roku blendy cynkowej pozwoliło na dalszy rozwój hutnictwa polskiego, które od tego czasu stale zwiększa produkcję; jednak już nigdy ziemie polskie nie osiągnęły w wytwórczości światowej stanowiska zajmowanego w 1860 roku. W ostatnich latach przed wojną udział Polski w światowej produkcji cynku spadł do 7% (1937 r.).

Połączone huty śląskie stwarzają dziś wielki okrąg produkcyjny o wszechstronnie rozwiniętej wytwórczości, ulokowany w Brzozowicach, Brzezinach Śląskich, Rodziankowie, Siemianowicach, Szopienicach, Lipinach Śląskich, Welnowcu i Bogucicach oraz na Ziemiach Odzyskanych

w Bytomiu i Piekarach Śląskich. Pracują tu cztery zakłady przeróbki mechanicznej, siedem prażelni, cztery huty tlenku cynku, cztery huty destylacyjne, jeden zakład elektrolizy cynku, cztery walcownie cynku, jedna walcownia blachy cynkowej oraz fabryki: stopów, siarki, kwasów — azotowego i siarkowego i innych a także zakład kadmu.

Hutnictwo cynkowe w woj. kieleckim i krakowskim, oparte na ubogich złożach galmanu, miało gorsze warunki rozwoju. Po krótkim okresie rozkwitu zaczęło się chylić do upadku wobec wyczerpywania się surowca. Z kilkunastu zakładów pozostały czynne do dziś jedynie prażelnia w hucie Trzebini i zakład przeróbki mechanicznej w Boleślawiu.

Wszystkie zakłady są połączone w Zjednoczeniu Przemysłu Cynkowego, do którego obecnie należy 16 zakładów. Nowy zarząd przejął część tych zakładów w stanie wielkiego zniszczenia; np. huty „Nowy Dwór“ pod Bytomiem i Rudolf (Piekary Śląskie) są całkowicie zniszczone. Niektóre zakłady wymagają tak wielkich remontów, że na razie nie jest przewidziana ich odbudowa. Produkcja jest dotychczas niższa od poziomu przedwojennego i przemysł cynkowy potrzebuje kilku lat, aby się całkowicie odbudować.

W okresie IV—XII 1945 r. Zjednoczenie Przemysłu Cynkowego wyprodukowało 27 tys. ton cynku surowego, ok. 5 tys. ton cynku elektrolitycznego, 9 tys. ton blachy cynkowej i 49 ton kadmu. W roku 1946 wyprodukowano 146 tys. ton cynku surowego, 10,6 tys. ton cynku elektrolitycznego, 28 tys. ton blachy cynkowej i 115 ton kadmu. W 1938 r. Polska bez Ziemi Odzyskanych produkowała 108 tys. ton cynku surowego.

Po odbudowie i wyremontowaniu zniszczonych zakładów hutnictwo polskie powróci do swojej roli wielkiego światowego eksportera cynku i wyrobów cynkowych. Już

w 1946 r. eksportowaliśmy cynk i jego wytwory do Z. S. R. R. i Szwecji. Wywóz tych artykułów przed wojną był poważną pozycją w bilansie handlowym, gdyż w 1938 r. eksport cynku i pyłu cynkowego stanowił 2,2% ogólnego wywozu Polski, nie licząc innych wytworów tego przemysłu, jak: blachy i taśmy cynkowej, bieli cynkowej, stopów cynkowych, kadmu i ubocznie produkowanego kwasu siarkowego, którego znaczne ilości otrzymuje się przy przeróbce siarczku cynku (w roku 1946 wyprodukowano 124 tys. ton kwasu siarkowego technicznego w przeliczeniu na 100%).

Hutnictwo ołowiane

Jest najstarszą gałęzią hutnictwa polskiego. Rozwija się w Polsce od XI wieku na Górnym Śląsku i od XII w. w Kieleckiem. W w. XVI—XVII Polska była jednym z największych na świecie wytwórców ołowiu. Siedemnaście hut olkuskich i chęcińskich wytworzyło w 1658 roku 920 ton ołowiu i około 3 tys. kg srebra.*) Od drugiej połowy XVII wieku hutnictwo ołowiane zaczyna upadać wskutek zniszczenia kopalń. W wieku XIX w b. Królestwie zarzucono produkcję ołowiu, zwracając główną uwagę na wytwórczość cynku. Niewielkie ilości rudy ołowianej, wydobywanej w kopalniach olkuskich, przetapiano na Górnym Śląsku. Również Małopolska zarzuciła hutnictwo ołowiane i przetapiała swoje rudy na Górnym Śląsku.

Przed wojną hutnictwo ołowiane w Polsce było reprezentowane przez dwie huty śląskie, których produkcja stale spadała wobec braku rud. Udział nasz w wytwórczości światowej obniżył się do około 4%. W 1945 roku została wznowiona praca w hucie ołowiu w Szopienicach. Są to połączone zakłady ołowiu, fabryka minii i glejty,

*) H. Łalędzki: *Górnictwo*, t. I.

walcownia ołowiu i fabryka wyrobów ogniotrwałych. Organizacyjnie hutnictwo ołowiane włączone jest do Zjednoczenia Przemysłu Cynkowego.

W okresie IV—XII 1945 r. wyprodukowano 7,6 tys. ton ołowiu i 0,4 tys. ton blachy. W 1946 r. 11 tys. ton ołowiu i 1,2 tys. ton blachy ołowianej.

W przyszłości nie możemy liczyć na eksport tych artykułów wobec zmniejszonej produkcji wyczerpujących się złóż rudy i trudności importu tego surowca. Wzmożona konsumpcja wewnętrzna pochłonie całą wytwórczość hut ołowiu.

Inne gałęzie hutnictwa

Należą dotychczas do projektów. Bez względu na konieczne olbrzymie wkłady Centr. Zarz. Przem. Hutniczego projektuje stworzenie w Polsce hutnictwa miedzanego w oparciu o stare ponemieckie kopalnie miedzi i huty na Doinym Śląsku (nieczynne).

Brane są pod uwagę cztery stare kopalnie miedzi: dwie w powiecie złotoryjskim, dwie w powiecie bolesławickim oraz huta miedzi w Wizach (pow. bolesławicki).

Projektowana produkcja kopalń i hut odbudowanych i wybudowanych na Ziemiach Odzyskanych obliczana jest na 20—25 tys. ton miedzi, co pokryłoby w 50% przewidywane zużycie krajowe. Konsumpcja miedzi w 1949 r. obliczana jest na 40 tys. ton rocznie.*)

Projektowane jest również wyremontowanie i uruchomienie kopalni oraz zakładów przeróbczych rudy niklu w Szklarowicach (pow. ząbkowice-śląskie). Przewidziana produkcja ma osiągnąć około 25 tys. ton ferrytynu rocznie.

*) Obliczenia inż. Ign. Borejdo — „Zagadnienie polskiego hutnictwa”, Życie Gospodarcze 5/46 str. 131.

Przewidziana jest budowa pierwszej w Polsce fabryki aluminium z produkcją około 10 tys. ton rocznie (Import aluminium w 1939 r. wyniósł ok. 8 tys. ton).

Projektowany zakład dla przerobu posiadanych na Dolnym Śląsku doskonałych dolomitów i magnezytów obliczony jest na produkcję 500 ton magnezu z możliwością rozbudowy do 2.000 ton rocznie.

Stare kopalnie i zakłady przeróbcze cyny, chromu i innych metali nie są uwzględnione w tym planie ze względu na bardzo szczupłe zapasy złóż.

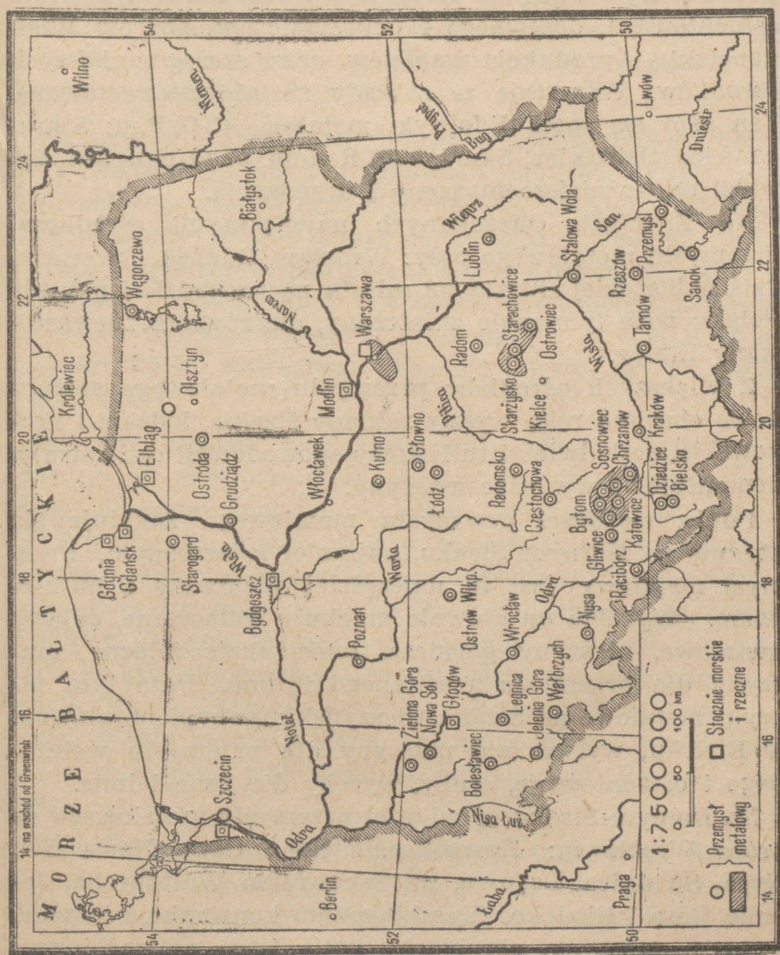
PRZEMYSŁ METALOWY

Największe wysiłki Państwa Polskiego w okresie międzywojennym skierowane były na rozwój dwóch podstawowych dla życia gospodarczego gałęzi przemysłu, tj. metalowego i chemicznego. W obydwu tych działach wytwórczości kraj poczynił znaczne postępy, zbliżając się do stanu pełnego zaopatrzenia rynków wewnętrznych, a w niektórych wytworach uzyskano nawet nadwyżki eksportowe.

W czasie ostatniej wojny właśnie te dwie gałęzie przemysłu zostały najbardziej zniszczone zarówno w Polsce Centralnej, jak i na Ziemiach Odzyskanych, gdzie istniała w tej dziedzinie poważna wytwórczość.

Największym ośrodkiem polskiego przemysłu metalowego była Warszawa. Prócz starych, wielkich przedsiębiorstw o bardzo wyrobionej marce, jak: Lilpop, Rau i Loewenstein, Rudzki, Borman i Szwede, Ortwein Karasiński, Fraget, Norblin, Henneberg, Gerlach i inne, skupił się tu szereg doskonale zorganizowanych zakładów, jak Państwowe Zakłady Inżynierii, Państwowe Zakłady Lotnicze, Wytwórnie Uzbrojenia i inne. Wszystkie te zakłady zostały doszczętnie zrujnowane.

Drugim wielkim ośrodkiem przemysłu metalowego, bardzo rozbudowanym w ostatnim okresie, był Poznań. Tu również straty są olbrzymie. Z największych fabryk zo-



Rys. 2. Przemysł metalowy

Wg Romera E. i Wąsowicza J. „Atlas Polski Współczesnej”

stały zdewastowane zakłady Cegielskiego. Z innych miast Wielkopolski i Pomorza znane były z produkcji najlepszych maszyn rolniczych Grudziądz — słynna fabryka „Unia“, Bydgoszcz — produkcja maszyn dla przemysłu cementowego, drzewnego i cukrowniczego, Ostrów Wielkopolski — produkcja wagonów oraz szereg mniejszych ośrodków. Wszystkie te zakłady zostały zdewastowane. Ten sam los spotkał fabryki metalowe C.O.P.-u: Starachowice, Ostrowiec, Skarżysko, Radom, skąd okupant wywiół najważniejsze maszyny i urządzenia.

Na Ziemiach Odzyskanych największymi ośrodkami przemysłu metalowego były: Wrocław, Gdańsk i Szczecin, dziś najbardziej zniszczone miasta na zachodzie i północy Polski; poza tym mało zniszczony, ale również zdewastowany Elbląg.

Z większych ośrodków przemysłu metalowego stosunkowo oborną ręką wyszły zakłady śląskie, łódzkie i krakowskie, aczkolwiek i tu Niemcy spowodowali duże straty, demontując i wywożąc maszyny.

Punkt ciężkości przemysłu metalowego znajduje się obecnie na Górnym Śląsku, najmniej zniszczonym. Przemysł metalowy jest tu najczęściej połączony z hutnictwem. Wyrabia on głównie artykuły walcowane, odlewy metalowe, maszyny górnicze, konstrukcje żelazne, maszyny dla przemysłu graficznego i inne. Poza tym fabryki metalowe na Śląsku Cieszyńskim, skupione głównie w Bielsku, wytwarzają maszyny dla przemysłu wełnianego i cementowego, śruby, wyroby druciane i inne.

Na Dolnym Śląsku ośrodkami przemysłu metalowego są prócz Wrocławia: Zgorzelice, Zielona Góra, Nowa Sól, Nysa, Świdnica, Legnica, Racibórz, rejon Wałbrzycha, Jelenia Góra i Kłodzko. Wyrabiają tam konstrukcje żelazne, wagony, maszyny, obrabiarki, kotły i, co najważniejsze, precyzyjne aparaty. Tych ostatnich w Polsce był wielki brak.

W województwach środkowych dużym ośrodkiem przemysłu metalowego, prócz Warszawy, jest Łódź. Fabryki metalowe zostały tu stosunkowo mało zdewastowane; dostarczają one maszyn, obrabiarek i innych wyrobów metalowych. Poza tym Lublin dostarcza głównie maszyn rolniczych; z tego zakresu produkcji ocalało również kilka fabryk w Kielcach i Radomiu.

Na terenie województw południowych przemysł metalowy koncentruje się w Krakowie i okolicach, gdzie pracują potężne fabryki, jak Zieleniewski, Fitzner i Gamper oraz inne, wyrabiając konstrukcje żelazne, mosty, statki rzeczne, urządzenia dla przemysłu spożywczego, odlewy metalowe i inne wyroby. W Chrzanowie pracuje pierwsza w Polsce fabryka wagonów i lokomotyw, której wyroby były artykułem poważnego eksportu (Marokko, Bułgaria i inne kraje).

Mniejsze zakłady przemysłu metalowego i warsztaty reperacyjne rozproszone są po wszystkich miastach polskich. Pomimo wielkich wysiłków, włożonych w odbudowę przemysłu metalowego w okresie międzywojennym, przemysł ten nie zaspokajał zapotrzebowania wewnętrznego. Przywóz maszyn, aparatów i samochodów stanowił w 1938 r. $\frac{1}{3}$ ogólnego importu. Eksport wyrobów metalowych, w których przemysł polski osiągnął wysoką specjalizację, jak: wyroby platerowane (słynne fragety), emaliowane, wagi, meble żelazne, niektóre maszyny rolnicze i inne, nie mógł zrekompensować tego olbrzymiego importu.

Przy odbudowie przemysłu polskiego największy nacisk został położony na przemysł metalowy, od jego bowiem rozwoju zależy cała odbudowa kraju. Przemysł metalowy inwestuje swoją produkcją wszystkie fabryki, górnictwo, rolnictwo i transport, poza tym wytwarza szereg dóbr bezpośredniej konsumpcji.

Przemysł metalowy Polski musi być nie tylko odbudowany, ale przebudowany i rozbudowany, aby sprostać nowym wymaganiom życia gospodarczego. Dotyczy to przede wszystkim przemysłu metalowego Ziemi Odzyskanych, który przystosowany był do rynku niemieckiego, a w czasie wojny w dużej mierze przekształcony na przemysł zbrojeniowy. Toteż w wielu fabrykach, np. dolnośląskich, wykorzystuje się dzisiaj tylko ocalałe mury, np. w fabryce łodzi podwodnych (Beuchelt) w Zielonej Górze powstały Zaodrzańskie Zakłady Budowy Wagonów i Mostów. Na miejsce naczelnie w odbudowie przemysłu metalowego wysunięte zostały: zaopatrzenie transportu, produkcja obrabiarek oraz maszyn i narzędzi rolniczych.

Już w końcu 1945 r. przemysł metalowy zaczął pracować dla potrzeb transportu. Odbudowano trzy kompletnie zniszczone fabryki wagonów towarowych we Wrocławiu, Chorzowie i Ostrowcu, fabrykę wagonów osobowych i sypialnych w Poznaniu (Cegielski) i dwie fabryki parowozów w Poznaniu (Cegielski) i w Chrzanowie (Fablok). Poza tym w Starachowicach uruchomiono dział produkcji hamulców wagonowych i parowozowych. Produkcja na potrzeby transportu kolejowego już w 1946 r. przekroczyła poziom przedwojenny i w dalszym ciągu jest rozbudowywana. Ogółem w 1946 r. wykonano 178 parowozów i 5.221 wagonów towarowych. Produkcja w 1947 r. obliczana była na 10 tys. wagonów towarowych, 1.000 wagonów osobowych oraz 300 parowozów.

Przemysł motoryzacyjny został zrujnowany całkowicie (Państwowe Zakł. Inżyn. w Warszawie i Ursus). Pełna jego odbudowa przewidziana jest dopiero w ramach planu trzyletniego. Ursus podjął produkcję prototypu polskiego motocyklu „Sokół 125“, projektując budowę 250 sztuk miesięcznie*). Prowadzone są również prace nad wykonaniem

*) Pierwsze motocykle „Sokół 125“ zostały wykonane w Państwowych Zakładach Inżynierii w 1938 r.

prototypów polskiego traktora i silnika samochodowego. W roku 1946 w zakresie usług transportu kołowego wykonano poza tym 34 tys. rowerów.

Dla usług transportu wodnego pracują Gliwickie Zakłady Budowy Maszyn, produkujące dźwigi. Uruchomione zostały częściowo stocznie w Gdańsku, Elblągu i Gdyni.

Obok prac na usługi transportu najważniejszym zadaniem przemysłu było uruchomienie produkcji obrabiarek. Od odbudowy tej gałęzi wytwórczości zależy wskrzeszenie setek zakładów, które stoją dziś beczynnie z braku maszyn.

Przedwojenny przemysł obrabiarkowy w Polsce, pomimo znacznej rozbudowy w ostatnich latach przed wojną, zaspokajał zaledwie w 50% zapotrzebowanie wewnętrzne; resztę pokrywano importem zagranicznym. Jest to najbardziej bodaj różnorodna gałąź produkcji, wymagająca nadzwyczaj wszechstronnej specjalizacji. Dla ilustracji można przytoczyć, że w 1938 r. obliczono mniej więcej łączną ilość typów obrabiarek budowanych w świecie na 5.000. Polska przed wojną budowała 180 typów. Powojenny plan odbudowy projektuje produkcję około 120 rozmaitych typów obrabiarek już w 1947 r.; a w następnych latach ilość ta będzie powiększona*). Program ten obejmuje duży zespół najczęściej używanych obrabiarek. Będziemy jednak musieli jeszcze dowozić wiele obrabiarek dla przemysłu motoryzacyjnego, lotniczego, precyzyjnego i innych. Import ten powinien być pokryty eksportem tych typów obrabiarek, w których przemysł Polski się wyspecjalizuje.

Do najważniejszych uruchomionych fabryk obrabiarek należą odbudowane fabryki Cegielskiego w Poznaniu, Stow. Mechaników w Pruszkowie, Walden we Wrocławiu,

*) Inż. J. Piotrowski — „Przemysł obrabiarkowy w Polsce”, Życie Gospodarcze 27/46, str. 386—389.

Zieleniewskiego w Krakowie, fabryki w Porębie, Raciborzu, Bielsku, Gdańsku i inne. Produkcja obrabiarek już w 1946 r. przekroczyła ilościowo poziom przedwojenny.

Trzecim najdonioślejszym zadaniem przemysłu metalowego jest zaopatrzenie rolnictwa w maszyny i narzędzia. Przemysł ten przed wojną stał w Polsce na stosunkowo wysokim poziomie, nie wytwarzał jednak najdroższych maszyn, a więc żniwiarek, kosiarek, siewników do nawozów i innych, które importowaliśmy z zagranicy. Rolnictwo Ziem Odzyskanych zaopatrywane było przez przemysł zachodnio-niemiecki. Obecnie Polska musi nie tylko odbudować, ale i poważnie rozbudować ten dział produkcji, aby zaopatrzyć wyniszczone rolnictwo i udostępnić mu osiągnięcie wyższego poziomu kultury rolnej. Trzydzieści dużych i średnich zakładów, produkujących maszyny i narzędzia rolnicze, należy do dwóch Zjednoczeń z siedzibami w Łodzi i Bydgoszczy; wszystkie te fabryki już pracują. Mniejsze fabryki przydzielono do Przemysłu Miejscowego lub też w charakterze przeważnie warsztatów remontowych do Państwowego Przedsiębiorstwa „Techniczna Obsługa Rolnictwa“.

Do końca 1946 r. uruchomiono przeszło 50 fabryk maszyn i narzędzi rolniczych, które wyprodukowały w ciągu tego roku 46 tys. pługów, 6 tys. siewników, około 10 tys. kieratów, około 7 tys. młóczarek, około 5 tys. wialni i 6 tys. siewczarek. W tej dziedzinie nie osiągnęliśmy jeszcze nawet przedwojennego poziomu.

Z innych większych gałęzi produkcji została już uruchomiona na wielką skalę produkcja śrub, nitów i części kutych (Śląsk), drutu i gwoździ oraz wyrobów z drutu (Bielsko), wyrobów z blachy, lin stalowych i kotłów. Dla odbudowy kraju podstawowe znaczenie posiada wznowiona już w dużym stopniu produkcja konstrukcji żelaznych i odlewów (wielką odlewnię uruchomiono w Nowej Soli). Precyzyjny przemysł metalowy reprezentowany jest

głównie przez Ziemie Odzyskane; do większych zakładów należą: fabryka wodomierzy we Wrocławiu i zegarów w Srebrnej Górze (druga w Łodzi).

Na usługi bezpośredniej konsumpcji przemysł metalowy produkuje meble żelazne, naczynia i galanterię żelazną, niestety, w ilościach dotychczas znacznie mniejszych niż przed wojną. W 1937 r. w przemyśle metalowym pracowało na terenie obecnej Polski: 3.079 zakładów — 229 tys. osób zatrudnionych, w tym w Polsce Centralnej 1.638 zakładów — 178 tys. osób zatrudn., na Ziemiach Odzyskanych 1.441 zakładów — 51 tys. osób zatrudnionych.

Stosunkowo mała liczba robotników zatrudnionych w przemyśle metalowym na Ziemiach Odzyskanych wynikała z dużego zmechanizowania zakładów. W wyniku wojny przemysł metalowy stracił ok. 60% swych zdolności produkcyjnych*).

W końcu roku 1945 fabryki metalowe, należące do Centr. Zarz. Przem. Metal., obejmującego najważniejsze przedsiębiorstwa, uruchomiły 182 zakłady zatrudniające 50 tys. robotników. W końcu 1946 r. pracowało już 265 zakładów, zatrudniając 106 tys. robotników (Statystyka ta obejmuje tylko zakłady, podlegające Centr. Zarz. Przem. Metal.).

Plan trzyletni projektuje znaczne powiększenie produkcji (w porównaniu z przedwojenną) wszystkich gałęzi przemysłu metalowego. Przeprowadzone zostaną wielkie rekonstrukcje szeregu fabryk i zostanie zbudowanych kilkanaście nowych. Przebudowane zostaną fabryki wagonów we Wrocławiu i Sanoku oraz fabryka obrabiarek w Pruszkowie. Powstaną nowe fabryki obrabiarek we Wrocławiu i Warce oraz nowe fabryki narzędzi w Starachowicach. Powstaną dwie wielkie nowe fabryki maszyn rolniczych w Słupsku (Pomorze Zachodnie) i w Dobrym Mieście (Ma-

*) Inż. M. Lesz, Nacz. Dyrektor C. Z. P. M. Życie Gospodarcze 1/47, str. 25.

zury). Nowe fabryki maszyn i aparatów powstaną w Nysie, Elblągu i Jeleniej Górze. Zrekonstruowane zostaną Gliwickie i Bytomskie Zakłady Budowy Maszyn. Ursus przystąpi do produkcji traktorów, których z czasem ma wytwarzać 2.400 sztuk rocznie. W Starachowicach ma być zbudowana fabryka samochodów ciężarowych, których produkcja w 1949 r. ma dojść do 3.000 sztuk rocznie. W każdej dziedzinie przemysłu metalowego przewidziana jest rozbudowa, która pozwoli na dostateczne zaspokojenie rynku wewnętrznego.

Na razie kraj odczuwa pod tym względem ogromne braki, uzupełniane częściowo przywozem od naszych kontrahentów handlowych: Z.S.R.R., Szwecji i Szwajcarii, które w zamian za węgiel dostarczają nam przede wszystkim maszyny i aparaty.

PRZEMYSŁ ENERGETYCZNY I ELEKTROTECHNICZNY

W zakresie elektryfikacji Polski istnieje rażąca różnica pomiędzy Ziemią Odzyskaną i obszarami Polski w dawnych granicach, na niekorzyść tych ostatnich.

Na dawnych ziemiach polskich tylko na Śląsku i częściowo w Poznańskim i na Pomorzu stan elektryfikacji był zadowalający. Na pozostałych ziemiach nawet nie wszystkie miasteczka miały elektryczność. Zelektryfikowane wsie należały do rzadkości.

Wytwórczość przemysłowa posługiwała się siłą pary. Warsztaty rzemieślnicze oparte były na pracy ręcznej; motorami elektrycznymi rozporządzało rzemiosło tylko w większych miastach i to w małym stopniu wobec wysokich cen elektryczności, wytwarzanej głównie przy pomocy węgla.

Wyzyskanie najtańszego źródła energii, jakim jest biały węgiel, było bardzo małe. Jest to jedna z najbardziej zaniedbanych dziedzin życia gospodarczego Polski Central-

nej. Spożycie energii elektrycznej, które obecnie ekonomiści uważają za wskaźnik stopnia uprzemysłowienia kraju i jego cywilizacji, było w Polsce przed wojną bardzo małe:

w 1957 r. wynosiło 104 kWh na głowę mieszkańca rocznie
w 1939 r. wzrosło do 118 kWh „ „ „ „

Dla porównania podajemy spożycie energii w kWh na głowę mieszkańca w innych krajach (1937 r.):

Szwecja	1.250	Czechosłowacja	390
Stany Zj. A. P.	1.200	Włochy	350
Niemcy	635	Z.S.R.R.	230
Wielka Brytania	630	Rumunia	57
Francja	430		

Ziemie zachodnie były doskonale zelektryfikowane. Jedna z największych elektrowni istnieje w Wałbrzychu; zaopatruje ona w prąd nawet Czechosłowację.

W zagłębiu górnośląskim i miastach nadodrzańskich do wytwarzania energii służył przede wszystkim węgiel kamienny, a w zachodniej części Dolnego Śląska, w Ziemi Lubuskiej i na Pomorzu Zachodnim szerokie zastosowanie ma węgiel brunatny. W Pasie Sudeckim poważną rolę odgrywa wyzyskanie sił wodnych.

Zniszczenia wojenne elektrowni na wszystkich ziemiach polskich były tak poważne, że w chwili odzyskania niepodległości zdolność produkcyjna wszystkich elektrowni w Polsce, będących w ruchu lub nadających się do natychmiastowego uruchomienia, wynosiła tylko 1.100 mil. kWh. rocznie. (W 1938 roku 3.977 mil. kWh., bez Ziem Odzyskanych).

W 1946 r. odbudowano częściowo elektrownie w Warszawie, Pruszkowie, Gdańsku, Poznaniu, Rożnowie, Mościcach, Przemyśle, Płocku, Białymstoku i inne. W odbudowie są linie nadmorskie i C. O. P-u (w tym linia Rożnów —

Warszawa). Projektowana jest i częściowo wykonana odbudowa 9 tys. km linii starych oraz budowa przeszło 2 tys. km linii nowych (w tym również linia Śląsk — Łódź — Warszawa).

Ogółem w połowie 1945 r. pracowały na ziemiach polskich tylko 152 elektrownie, w rok później, w lipcu 1946 r., już 222 elektrownie, w marcu 1947 r. — 232 elektrownie. Produkcja energii elektrycznej w ciągu 1946 r. wyniosła 5.709 mil. kWh*), przewyższając o blisko 60% poziom produkcji przedwojennej (w granicach z 1938 r.). Wskaźnik spożycia energii elektrycznej wzrósł w 1946 r. do 225 kWh. na głowę mieszkańca, przewyższając niemal dwukrotnie spożycie przedwojenne.

Plan trzyletni przewiduje, poza uruchomieniem zniszczonych zakładów, budowę dwóch nowych wielkich elektrowni opartych na węglu: w Poznaniu i w Bobrowej Górze oraz trzech elektrowni wodnych: w Czechowie, Porąbce i Smukach. Szczególny nacisk położony będzie na elektryfikację wsi na dawnych ziemiach Polski oraz na dokończenie odbudowy zakładów Ziem Odzyskanych. Produkcja energii elektrycznej w 1949 r. ma wzrosnąć trzykrotnie w porównaniu z przedwojenną.

W związku z potrzebami elektryfikacji kraju musi się rozwinąć równolegle produkcja przemysłu elektrotechnicznego, zaopatrującego elektrownie w urządzenia, maszyny i aparaty oraz umożliwiającego konsumentowi korzystanie z energii elektrycznej. Wszelkie inwestycje przemysłowe, komunikacyjne, urbanistyczne, tele-komunikacyjne, a przede wszystkim energetyczne — wymagają ogromnej ilości artykułów elektrotechnicznych. Korzystanie z energii elektrycznej wymaga posiadania wielu różnorodnych urządzeń technicznych, niezbędnych do wytwarzania, przesyłania i odbierania energii elektrycz-

*) Elektrownie o mocy zainstalowanej ponad 1000 kW.

nej. Jeżeli konsument nie będzie miał możliwości odbierania energii wskutek braku niezbędnych artykułów elektrotechnicznych, istnienie elektrowni traci swój sens gospodarczy.

Przed wojną zaopatrzenie rynku wewnętrznego w artykuły elektrotechniczne w dużej mierze oparte było na imporcie. W Polsce Centralnej przemysł elektrotechniczny był dziełem krótkiego okresu międzywojennego, w którym zorganizowano tę produkcję niemal od podstaw. W ostatnich latach przed wojną produkcja krajowa przedstawiała się już poważnie. Produkowano maszyny elektryczne, akumulatory, aparaty telefoniczne, odbiorniki radiowe, przewodniki, żarówki i inne. Rejon warszawski koncentrował około 50% ogólnej ilości zakładów przemysłu elektrotechnicznego. Drugim wielkim ośrodkiem był rejon śląsko-dąbrowski, na który przypadało 30% ogólnej ilości zakładów tego działu. Poza tym większe zakłady koncentrowały się w Krakowie, Bydgoszczy, Poznaniu, Łodzi, Pabianicach, Ożarowie, a kilkanaście mniejszych w innych miejscowościach. Wszystkie zakłady warszawskie zostały całkowicie zrujnowane, inne pozbawione maszyn i urządzeń.

Ziemie Odzyskane miały nieźle rozwinięty przemysł elektrotechniczny, aczkolwiek słabiej niż metalowy lub włókienniczy. Zakłady elektrotechniczne produkowały szereg artykułów, dotychczas w Polsce nie wyrabianych. Koncentrowały się głównie we Wrocławiu, Raciborzu, Świdnicy, Zgorzelicach i Bytomiu. Zniszczenie wojenne i tu jest bardzo poważne. W 1937 r. na terenie Polski obecnej pracowało w przemyśle elektrotechnicznym:

529 zakł., zatrudniaj. 29 tys. osób					
w tym w Polsce Centr.	190	„	„	22	„ „
„ „ na Ziem. Odzysk.	339	„	„	7	„ „

. W chwili wypędzenia okupanta zdolność produkcyjna fabryk przemysłu elektrotechnicznego wynosiła zaledwie 13% ich zdolności przedwojennej*).

Do końca 1945 r., dzięki olbrzymim wysiłkom, zdołano uruchomić 40 zakładów. Niektóre zakłady rewindykowały maszyny wywiezione przez Niemców, w innych kompletowano urządzenia z maszyn, pozostałych w różnych fabrykach; niektórych urządzeń i maszyn dostarczyły Szwecja, Szwajcaria i U.N.R.R.A.

W końcu 1946 r. pracowało już 66 zakładów podległych Centralnemu Zarządowi Przemysłu Elektrotechnicznego, zgrupowanych w 7 zjednoczeniach. Niektóre zakłady należące do Zjednoczenia zostały uruchomione dopiero w 1947 r.).

1. Zjednoczenie Przemysłu Maszyn Elektrycznych (Katowice) grupuje 18 zakładów, pracujących głównie na Górnym i Dolnym Śląsku (Katowice, Gliwice, Tarnowskie Góry, Mikołów, Bielsko, Cieszyn, Piechowice).

Poza tym okręgiem znajdują się w Polsce dwie fabryki maszyn elektrotechnicznych: w Żychlinie i w Łodzi.

Wytwarzane są już obecnie transformatory, silniki, maszyny do prądu stałego, spawarki, prądnice i inne.

Produkcja tych zakładów nie może nadążyć za zapotrzebowaniem; największe braki istnieją w zakresie dużych maszyn elektrycznych, wirujących i transformatorów. Jediną placówką w tym zakresie jest Żychlin, który zostanie rozbudowany, równocześnie montowana jest druga fabryka we Wrocławiu (na gruzach wielkiej fabryki „Famo“). W stadium organizacji jest Śulęcín (Ziemia Lubuska). W tym dziale przez dłuższy jeszcze czas nie

*) Obliczenia Komisji Energetycznej na Kongresie Techników w Katowicach w grudniu 1946 r. Cytowane w Przeglądzie Technicznym, Numer Kongresowy, str. 126.

będziemy mogli się obejść bez dowozu zagranicznego, zwłaszcza generatorów i transformatorów.

2. Zjednoczenie Przemysłu Aparatów Elektrycznych (Łódź) grupuje 17 zakładów, skupionych głównie w Warszawie, gdzie odbudowano je z gruzów, oraz w Łodzi. Kilka dużych zakładów znajduje się na Górnym i Dolnym Śląsku (Czechowice k. Bielska, Brzezinka k. Mysłowic, Katowice, Świdnica i Świebodzin). Z odbudowanych fabryk warszawskich największą rolę odgrywa dawna fabryka Szpotańskiego. Na Dolnym Śląsku, w Świdnicy, odbudowano wielką fabrykę zegarów i liczników elektrycznych, której produkcja znacznie przewyższy przedwojenną. Asortyment aparatów elektrycznych, niezbędnych dla rynku wewnętrznego, jest olbrzymi; dotychczas wytwarzane są tylko niektóre typy. Szczególnie brak jest aparatów wysokiego napięcia.

3. Zjednoczenie Przemysłu Kabli i Przewodów (Katowice) obejmuje 9 zakładów, pracujących w Bydgoszczy, Będzinie, Łodzi, Ożarowie, Dziedzicach i Krakowie. Przemysł ten przed pierwszą wojną zupełnie nie istniał w Polsce. Wkrótce jednak po odzyskaniu niepodległości powstaje pierwsza fabryka w Bydgoszczy, następnie wielkie kablownie w Krakowie, Warszawie, Ożarowie, Będzinie, Dziedzicach oraz kilka mniejszych wytwórni. Od 1930 r. Polska przestała importować kable i przewody, a w kilku ostatnich latach przed wojną przeszła do eksportu, zaopatrując Jugosławię, Amerykę Południową i Palestynę.

Wojna w tej dziedzinie przyniosła wielkie straty, które jednak już w dużej mierze są odrobione. W 1947 r. produkcja tego przemysłu zbliżyła się do poziomu przedwojennego, zaspokajając w dużej mierze zapotrzebowanie rynku wewnętrznego. Największy jest brak kabli silnoprądowych na wyższe napięcia oraz szerokowidmowych kabli telekomunikacyjnych.

4. Zjednoczenie Przemysłu Akumulatorów i Ogniw (Poznań) obejmuje 13 fabryk, pracujących w Poznaniu, Gdańsku, Starogardzie, Piastowie pod Warszawą, Krakowie, Białej p. Bielskiem, Tarnowskich Górach i Wałbrzychu.

Przed wojną w tej dziedzinie przemysłu elektrotechnicznego produkcja krajowa w pełni pokrywała zapotrzebowanie. Odrobiono wiele zniszczeń. Polska produkuje już akumulatory trakcyjne, stacyjne, telekomunikacyjne, samochodowe, radiowe i do łodzi podwodnych. Nierozwiązanym dotychczas zagadnieniem jest produkcja akumulatorów górniczych.

5. Zjednoczenie Przemysłu Lamp Elektrycznych obejmuje 2 fabryki w Pabianicach i Katowicach. Przed wojną pracowało 5 fabryk, zaspokajając zapotrzebowanie kraju, z wyjątkiem żarówek, dla celów specjalnych, jak samochodowe, medyczne itp. Gatunek żarówek krajowych był bardzo wysoki. Ujemną stroną stanu przedwojennego był fakt, że 3 największe fabryki polskie były własnością karteli zagranicznych (Osram, Philips, Tungsram) i opierały swoją produkcję na półfabrykatkach zagranicznych: elektrodach i gotowych spiralach, wskutek czego produkcja żarówek w kraju była raczej montażem. Tylko jedna pozakartelowa fabryka Helios (Katowice) skręcała spiralki u siebie.

Wojna zniszczyła całkowicie trzy fabryki warszawskie, łódzka i katowicka zostały zdemontowane. Zdołano jednak częściowo rewindykować maszyny z Berlina, Wiednia, częściowo skompletować je produkcją krajową i importem. W 1947 r. montowana jest trzecia fabryka żarówek w Dzierżoniowie (Dolny Śląsk) przy państwowej wytwórni lamp radiowych. Produkowane są żarówki normalne, karzełkowe (do latarek elektrycznych), wysokowatowe (do 1.000 W) i specjalne, jak kolejowe, do skal radiowych i inne. Produkcja żarówek normalnych

w 1946 r. wyniosła 4.158 tys. sztuk, karzełkowych 2.797 tys. sztuk, specjalnych 536 tys. sztuk (w 1938 r. ogółem 11.915 tys. sztuk). W ciągu najbliższych kilku lat, dzięki zawarciu umowy z firmą Philips, będzie zorganizowana produkcja żarówek na tak wysokim poziomie, że zaspokoi w pełni zapotrzebowanie rynku. Asortyment produkcji będzie rozszerzony, obejmie żarówki do 2000 watów, młeczne projekcyjne do aparatów kinowych, fotograficzne i dwuświatłowe samochodowe.

W dalszych latach przewidziana jest produkcja lamp sodowych i rtęciowych oraz świecących rur (fluoryzujących).

6. Zjednoczenie Przemysłu Teletechnicznego (Warszawa) obejmuje 6 zakładów — w Warszawie, Radomiu, Bydgoszczy, Katowicach i Srebrnej Górze. Straty wojenne tego przemysłu obliczone są na 98% zdolności produkcyjnej. Odbudowa jest ogromnie utrudniona wobec braku maszyn i urządzeń. Zdołano już uruchomić produkcję aparatów i łącznic telefonicznych, podzespołów do sygnalizacji świetlnej kolejowej oraz montaż niektórych urządzeń teletechnicznych. Braki w tej dziedzinie są ogromne.

7. Zjednoczenie Przemysłu Radiotechnicznego (Dzierżoniów) obejmuje 7 zakładów, z których 4 są na Dolnym Śląsku: w Dzierżoniowie, Bielawie i Dusznikach Zdroju, nadto w Łodzi, Krakowie i Wrzesni. Prócz Fabryk Zjednoczenia uruchomione zostały Państwowe Zakłady Tele- i Radiotechniczne (Min. Poczty i Telegrafów).

Zniszczenia wojenne w przemyśle radiotechnicznym dochodziły do 90%. Odbudowę, podobnie jak w przemyśle teletechnicznym, utrudnia brak maszyn i urządzeń. Niektóre zostały sprowadzone z zagranicy. Uruchomiono produkcję odbiorników i lamp radiowych, sprzętu radiowego i transformatorów. Produkcja ta jest dotychczas

niewielka wobec potrzeb rynku wewnętrznego. Nowością w naszym przemyśle radiotechnicznym jest uruchomiony w Dusznikach dział patefonów elektrycznych.

Przemysł elektrotechniczny, jako przemysł kluczowy, został uprzywilejowany przy podziale kredytów. Sumy wyłożone na inwestycje w tej dziedzinie są bardzo poważne. Pomimo tych wysiłków dalecy jeszcze jesteśmy nie tylko od wykonania szeroko zakreślonych zamierzeń, ale i od poziomu przedwojennego.

Poziom produkcji wykonanej w 1946 r. stanowi około 30% produkcji przedwojennej. W 1947 r. produkcja szacowana jest na przeszło 50% przedwojennej*).

Zestawienie wartości wykonanej produkcji w 1946 r. według zjednoczeń branżowych przedstawia się następująco (w milionach złotych przedwojennych):

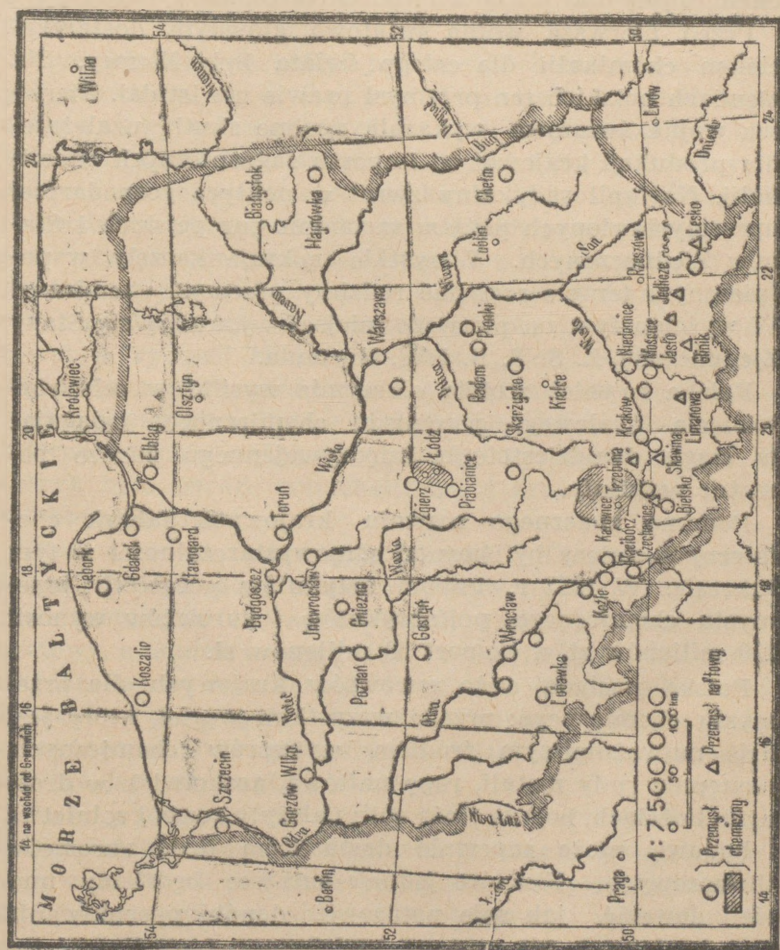
Zjednoczenie Przemysłu Maszyn Elektrycznych	12,7
„ „ Aparatów	13,5
„ „ Kabli i Przewodów	31,1
„ „ Ogniw i Akumulatorów	9,9
„ „ Lamp Elektrycznych	9,7
„ „ Teletechnicznego	1,6
„ „ Radiotechnicznego	2,2
Razem	80,7

PRZEMYSŁ CHEMICZNY

Przemysł chemiczny, podobnie jak metalowy i elektrotechniczny, zaliczyć należy do kluczowych gałęzi produkcji, od jego bowiem rozwoju zależy praca wszystkich dziedzin wytwórczości. Wytworów przemysłu chemicznego potrzebują: rolnictwo, górnictwo i wszelkie gałęzie

*) Cyfry na podstawie obliczeń inż. Józefa Krzysza „Przemysł Elektrotechniczny w dobie przedwojennej i obecnej”, Życie Gospodarcze Nr 9a 1947, str. 10.

przemysłu. Kraj, skazany na import chemikalii, nie może żadnej dziedziny swojej produkcji należycie rozwinąć. Rolnictwo pozbawione nawozów sztucznych, preparatów do walki ze szkodnikami, włókiennictwo — barwników,



Rys. 3. Przemysł naftowy i chemiczny

przemysł skórzany — garbników (itp.), uzależnione od dowozu tych artykułów z zagranicy, zawsze będą w gorszych warunkach od konkurentów, którzy oprą swą produkcję o wszechstronnie rozbudowany krajowy przemysł chemiczny.

Przed pierwszą wojną światową głównym dostawcą chemikalii dla całego świata były Niemcy. Na ziemiach polskich ten przemysł prawie nie istniał. Pierwsza wojna światowa wykazała zgubne skutki uzależnienia produkcji krajowej od importu zagranicznych chemikalii. Nastąpił radykalny zwrot w polityce gospodarczej uprzemysłowionych państw zachodnio-europejskich i Stanów Zjednoczonych. Wszystkie te kraje zaczęły w pośpiesznym tempie rozwijać rodzimy przemysł chemiczny. W wyścigu tym na pierwsze miejsce wysuwają się Stany Zjednoczone, Z. S. R. R. i W. Brytania.

Polska również zrobiła olbrzymie wysiłki w celu rozwinięcia krajowego przemysłu chemicznego, osiągając w ciągu dwudziestolecia międzywojennego bardzo poważne rezultaty.

Pomimo znacznego rozwoju krajowych fabryk chemicznych dalecy byliśmy od samowystarczalności w tym zakresie. W 1938 r. import artykułów gotowych przemysłu chemicznego, półfabrykatów i surowców wynosił 150 milionów zł, a eksport 50 milionów zł.

Polska posiada dużo surowców krajowych dla przemysłu chemicznego: przede wszystkim węgiel, który jest dziś najważniejszym źródłem wytworów chemicznych, następnie rudy metali, ropę naftową, aczkolwiek w drobnych ilościach, bogate złoża soli; należyty rozwój rolnictwa i hodowli może zapewnić dostateczną ilość surowców tłuszczowych. Niektóre jednak surowce będziemy musieli dowozić, jak sole potasowe, dopóki poszukiwania złóż krajowych nie zostaną uwieńczone pomyślnymi rezultatami. To samo dotyczy ropy naftowej i fosforytów.

Nieunikniony jest również dowóz kauczuku, aczkolwiek import w tym zakresie poważnie może zmniejszyć rozwój produkcji kauczuku syntetycznego. Brak Polsce apatytów (chlorofosforan wapnia), fluorytów (fluorek wapniowy CaF_2) i innych minerałów już o mniejszym znaczeniu.

Spośród licznych gałęzi przemysłu chemicznego najlepiej rozwinęła się w Polsce Centralnej produkcja nawozów sztucznych. Nawozy fosforowe produkowało kilka dużych fabryk, skoncentrowanych głównie w województwach śląskim i kieleckim. Fabryki te produkowały superfosfat w ilościach przewyższających słabe zapotrzebowanie krajowe. Nawozy azotowe produkowały w Polsce cztery fabryki: na Śląsku — Chorzów, ogromny zakład o wszechstronnej produkcji, Knurów i Wyry (pod Mikołowem) oraz „Azot“ w Jaworznie. W 1930 r. została ukończona fabryka Mościce pod Tarnowem, największy w Polsce zakład produkcji związków azotowych, obecnie częściowo uruchomiony. Produkcja tych fabryk była bardzo wszechstronna i przewyższała zapotrzebowanie kraju.

Obok nawozów azotowych fabryki w Chorzowie i Mościcach produkowały szereg nawozów mieszanych, fosforowo-azotowych i wapniowo-azotowych, ponadto kwas azotowy, amoniak i inne związki azotu i chloru, jak paradichloro-benzol oraz karbid. Poza tymi dwoma zakładami związków azotowych amoniaku dostarczają gazownie i koksownie. Huty górnośląskie dostarczają kwasu siarkowego jako produktu ubocznego.

Fabrykacja sody w Polsce była w rękach światowego trustu Solvay. Firma ta posiadała dwie fabryki sody w Mławach pod Inowrocławiem i Podgórzu pod Krakowem, produkując sodę w nadmiarze i wywożąc ją w poważnych ilościach zagranicę. Poza tym trzy fabryki, zajmujące się elektrolizą soli kuchennej i potasowej

(w Ząbkowicach, Poznaniu i Mościcach), wytwarzały sodę żrącą, potas żrący, chlor ciekły, chloroform i szereg innych związków.

Podstawowy dział przemysłu chemicznego, sucha destylacja węgla, która dostarcza produktów wyjściowych do fabrykacji barwników, lekarstw, toluolu do wyrobu sacharyny, pachnidła, materiałów pędnych i wybuchowych oraz wielu innych, była — niestety — bardzo słabo rozwinięta. Spośród koksowni polskich dużymi zakładami były tylko Knurów i Świętochłowice; z gazowni, których Polska miała zresztą za mało, kompletne urządzenia do destylacji smoly gazowej miała tylko gazownia warszawska. Gazownie w Łodzi, Krakowie i Poznaniu destylowały smołę częściowo, inne w ogóle jej nie przerabiały. W związku z tym sprowadzaliśmy z zagranicy, głównie z Niemiec, dużo półproduktów dla przemysłu chemicznego, co utrudniało rozwój krajowej produkcji barwników, szczególnie anilinowych. Największe fabryki barwników istniały w Zgierzu i Pabianicach. Bez porównania lepiej przedstawiał się wyrób farb ziemnych i mineralnych, których produkcja pokrywała całkowicie zapotrzebowanie krajowe i pozwalała na wywóz. Pomyślnie również rozwijał się w Polsce wyrób lakierów, pokostów i farb olejnych; wytwarzane były artykuły pierwszorzędnej jakości, ustępujące tylko angielskim.

Zadowalający był także stan przemysłu farmaceutycznego, aczkolwiek utrudniał jego pracę brak półproduktów. Pewne specyfiki wywoziliśmy za granicę. Największe fabryki wyrobów farmaceutycznych znajdują się w Warszawie, Grodzisku, Pabianicach i Zgierzu. Dobrze rozwijający się przemysł wyrobów kosmetycznych i perfumeryjnych był skoncentrowany w Warszawie i Poznaniu. Został on poważnie uszkodzony, ale odradza się szybko.

Z innych gałęzi przemysłu chemicznego dodatnio przedstawiał się w Polsce przemysł tłuszczowy, niestety, również skoncentrowany głównie w Warszawie.

Na Ziemiach Odzyskanych okresem największego rozwoju przemysłu chemicznego były ostatnie lata wojenne, kiedy Niemcy zmontowali tu wielkie fabryki przeznaczone dla produkcji wojennej. Niestety, zakłady te uległy największemu zniszczeniu; częściowo zbombardowało je lotnictwo alianckie, a później były one zdemontowane i wywiezione. Były to fabryki—olbrzymy. W Kędzierzynie i Blachowni zmontowano oddział I. G. Farbenindustrie*) (Birawa). Obszar zabudowań fabrycznych obejmował około 12 km². Zakłady te zatrudniały w czasie wojny 60.000 robotników, produkując benzynę syntetyczną, oleje smarowe i wyższe alkohole w ilości dwa razy większej, aniżeli cała przedwojenna produkcja ropy w Polsce. Podobnym zakładem była Anargona (Rokita) w Brzegu Dolnym (pow. wrocławski), oparta przede wszystkim na przeróbce węglopochodnych. Z fabryk tych pozostały tylko budynki, części rurociągów oraz niektóre urządzenia i zbiorniki.

W oparciu o bogactwa węglowe najpoważniej rozwinął się na Ziemiach Odzyskanych przemysł koksochemiczny, reprezentowany przez 13 wielkich zakładów. Niestety, 10 z nich uległo bardzo poważnym zniszczeniom; na razie uruchomiono tylko 3 wielkie zakłady: Dolnośląskie Gazociągi Dalekosiężne i Dolnośląskie Zakłady Chemiczne w Wałbrzychu oraz Zjednoczone Zakłady Gazowe w Zabrze. Dwie duże koksownie „Skalley“ w Zabrzu i „Anna“ w Zdieszowicach oraz Fabryka Elektrod Węglowych „Plania“ w Raciborzu, wymagające gruntownej odbudowy, są tylko częściowo uruchomione.

*) Wspólnota interesów przemysłu barwnikowego z siedzibą we Frankfurcie n/Menem.

Przemysł nawozów sztucznych zgrupowany był na Ziemiach Odzyskanych w 5 dużych fabrykach superfosfatu oraz w zespole I. G. Farbenindustrie w Kędzierzynie. Wszystkie te fabryki, z wyjątkiem fabryki „Ubocz” koło Gryfogóry, były zdemontowane niemal całkowicie; przeciętny stopień zniszczenia wynosił około 70%.

Stosunkowo obronną ręką wyszedł przemysł nieorganiczny, gdyż dwa największe zakłady — „Arsen” w Złotymstoku i „Silesia” w Żarowie koło Świdnicy były nieznacznie uszkodzone i mogły szybko podjąć produkcję.

Z innych dużych zakładów należy wymienić fabrykę mydła i gliceryny we Wrocławiu, bardzo zniszczoną, mało uszkodzone fabryki kleju w Nowej Soli i mydła w Raciborzu.

Z 3 dużych fabryk materiałów wybuchowych mało zniszczone są: Krupski Młyn i Manfredowice. Natomiast poważnie ucierpiała wytwórnia lontów w Ząbkowicach.

Do wielkich zakładów należy również zaliczyć Wytwórnię Bieli Cynkowej i Mini Ołowianej „Huta Marta” w Olawie, poważnie zniszczoną.

Ogólny stan zniszczeń przemysłu chemicznego na Ziemiach Odzyskanych szacowany jest na około 55%*). Po przyłączeniu tych ziem do macierzy przemysł chemiczny objął: 24% fabryk nadających się do natychmiastowego uruchomienia, 50% fabryk wymagających większych remontów i 26% fabryk do całkowitej odbudowy.

Do odbudowy przemysłu chemicznego na wszystkich terenach polskich przystąpiono natychmiast po oswobodzeniu kraju. Większość zakładów przejął Centralny Zarząd Przemysłu Chemicznego, grupując je w dziesięciu zjednoczeniach. Poza tą organizacją znalazły się: przemysł syntetycznych paliw płynnych, fermentacyjny, che-

*) Prof. inż. A. Zmaczyński — „Przemysł Chemiczny na Ziemiach Odzyskanych”, Życie Gospodarcze, Nr 6a, str. 45.

micznej przeróbki drzewa, znaczna część tłuszczowego oraz farmaceutycznego. Przemysły te zorganizowano w odrębne grupy gospodarcze, podległe częściowo Ministerstwu Przemysłu, Ministerstwu Leśnictwa (Przemysł Chemicznej Przeróbki Drewna), Ministerstwu Aproprowizacji (część przemysłu fermentacyjnego, przemysł olejarski) itp. Poważna część produkcji chemii stosowanej skupiona jest w sektorze prywatnym, w pewnej części w upaństwowionym przemyśle miejscowym. Decydującą rolę odgrywają jednak zakłady należące do Centralnego Zarządu Przemysłu Chemicznego.

Do końca 1946 r. uruchomienie zakładów zgrupowanych w Centralnym Zarządzie Przemysłu Chemicznego przedstawiało się następująco:

Stan uruchomienia przemysłu chemicznego w 1946 r.

Zjednoczenia Przemysłu	Zakłady pracy				
	Ogółem	Czynne	Gotowe do uruchomienia	W re- moncie lub od- budowie	Wy- magające całkowitej odbudowy
Nieorganicznego	18	16	—	1	1
Nawozów Sztucznych	15	9	—	3	3
Koksochemicznego	18	12	1	1	4
Materiałów Wybuchowych	8	7	1	—	—
Gazów Technicznych	18	16	1	—	1
Organicznego i Farmaceutycznego	25	18	—	2	5
Gumowego i Tworzyw Sztucznych	16	13	—	1	2
Przetwórczo-tłuszczowego	24	21	—	1	2
Farb i Lakierów	17	14	—	2	1
Chemii Stosowanej	16	15	—	1	—
Razem	175	139	3	12	19

1. Zjednoczenie Przemysłu Nieorganicznego uruchomiło fabryki: sody, chloru, cyjanu, sodu i ich związków, kwasów: solnego, azotowego i siarkowego, karbidu, farb suchych nieorganicznych, oraz innych chemikalii*). Produkcja niemal we wszystkich działach jest dotychczas nie wystarczająca. Najpoważniejsze znaczenie dla przemysłu posiada pełne uruchomienie produkcji sody i chloru (przemysł papierniczy i włókienniczy).

W 1946 r. produkcja kwasu siarkowego w przeliczeniu na 100% wynosiła 124,2 tys. ton; w 1937 r. (bez Ziem Odzyskanych) produkcja kwasu siarkowego w przeliczeniu na 50% wynosiła 289 tys. ton; w 1946 r. produkcja sody amoniakalnej wynosiła 85 tys. ton; w 1937 r. (bez Ziem Odzyskanych) produkcja sody amoniakalnej wynosiła 130 tys. ton.

W miarę rozbudowy przemysłu nieorganicznego szereg produktów będziemy mogli przeznaczyć na eksport, jak sodę, którą przed wojną eksportowaliśmy w znacznych ilościach, arsenik, minię ołowianą, karbid i inne.

2. Zjednoczenie Przemysłu Nawozów Sztucznych. Odbudowa tego działu produkcji ma dla kraju podstawowe znaczenie, od niego bowiem zależy samowystarczalność żywnościowa kraju. W Polsce przeważają gleby słabe i średnie. Przed wojną małe stosunkowo

*) Fabryki sody amoniakalnej — zakłady „Solway” (Borek Fałęcki pod Krakowem i Matwy n/Notecia); kaustycznej „Elektryczność” (Ząbkowice). Chloru i jego związków — „Radocha” (Sosnowiec) i „Elektryczność”. Cjanu i jego związków — „Azot” (Jaworzno). Sodu i jego związków „Radocha”. Kwasów: azotowego „Boruta” (Zgierz), „Małopolskie Zakłady Chemiczne” (Kwaczółka pod Chrzanowem), „Silesia” (Żarów, pow. świdnicki); „Górnośląska Wytwórnia Farb i Przetworów Chem.” (Katowice — Ligota) „Azot”; siarkowego — „Fabryka Kwasu Siarkowego” (Wałbrzych). Karbidu — „Elektryczność” i „Elektro” (Łaziska Górne, pow. pszczyński) oraz „Azot”. Farb suchych nieorganicznych „Arsen” (Złotystok), „Silesia” i „Marta” (Olawa).

zużycie nawozów sztucznych rekompensowało obfite nawożenie obornikiem. Wobec powojennego spadku pogłowia bydła i koni rolnicy, chcąc dostatecznie zaopatrzyć kraj w ziemiopłody, powinni zużywać znacznie więcej nawozów sztucznych niż przed wojną, aby w ten sposób wyrównać ubytek obornika.

Zdaniem kół fachowych zużycie 3 głównych składników winno rocznie wynosić:

150	tys. ton	azotu	związanego,
165	"	"	kwasu fosforowego,
260	"	"	tlenku potasowego*).

Przemysł polski intensywnie odbudowując swoje zakłady z czasem nie tylko wypełni ten program, ale osiągnie nadwyżki eksportowe. Jedynie w zakresie soli potasowych będziemy uzależnieni od importu, o ile wierzenia poszukiwawcze nie dadzą pomyślnych rezultatów.

Na najbliższe lata plan trzyletni projektuje produkcję nawozów sztucznych w następujących ilościach:

1947 r. — 40,3 tys. ton azotu związanego, 71,4 tys. ton kwasu fosforowego; 1948 r. — 93,4 tys. ton azotu związanego, 115,7 tys. ton kwasu fosforowego; 1949 r. — 118,7 tys. ton azotu związanego, 142 tys. ton kwasu fosforowego**).

Powyższy program może być zrealizowany po zupełnej odbudowie Mościc, dla których są już wyrewindykowane maszyny, wywiezione w 1944 r. do Niemiec, oraz po odbudowie 3 wielkich fabryk superfosfatu w Gdańsku, Szczecinie i Brzeziu pod Raciborzem. Przewidziana jest również budowa trzeciej fabryki związków azotowych i fabryki supertomasyny w Bonarce pod Krakowem (na terenie dawnej cementowni).

*) Prof. dr St. Schaetzel. — „Obecna struktura organizacji przemysłu chemicznego w Polsce”, Życie Gospodarcze Nr 6a/1947, str. 11.

**) Dr inż. T. Stobiecki. — „Aktualne zagadnienia przemysłu nawozów sztucznych”, Życie Gospodarcze Nr 6a/1947, str. 27.

W 1945/46 r. zdolność produkcyjna zakładów wynosiła: azotu związanego 40 tys. ton, kwasu fosforowego 53 tys. ton.; w 1945/46 r. produkcja rzeczywista zakładów wynosiła: azotu związanego 36 tys. ton, kwasu fosforowego 22,3 tys. ton.

Zdolność produkcyjna azotu została prawie całkowicie wykorzystana. Niewielka różnica w cyfrach osiągniętej produkcji i zdolności produkcyjnej zakładów wynika z niedoboru energii elektrycznej i konieczności przeznaczenia części azotu na produkcję technicznych artykułów azotowych. Zdolności produkcyjnej fosforu nie wykorzystano z powodu braku dostatecznej ilości kwasu siarkowego.

W r. 1946 pracowało 7 fabryk superfosfatu (w Katowicach, Poznaniu, Toruniu, Wrocławiu, Uboczu, Strzemieszycach i Rudnikach). Fabryka w Chorzowie produkowała azotniak, saletrzak, saletrę sodową i wapnoamon. Fabryka amoniaku w Knurowie i 17 koksowni produkuje siarczan amonu.

W nawozach fosforowych w 1946 r. dysponowaliśmy tylko jednym typem, superfosfatem. W najbliższych latach mają być wytwarzane: supertomasyna, dwufosfat i mączka fosforytowa. W nawozach azotowych przeważał azotniak i siarczan amonu (azoty wolnodziałające). Dopiero po uruchomieniu tego działu w Mościcach wzrośnie produkcja azotu saletrzanego i półsaletrzanego (saletra wapniowa, sodowa, półsaletrzak).

Braki w produkcji krajowej nawozów sztucznych zostały uzupełnione w latach 1945 — 1946 poważnym importem zagranicznym. Z czasem powinniśmy przejść do eksportu; duże możliwości pod tym względem rokuje produkcja nawozów azotowych, które przed wojną wywoziłyśmy.

3. Zjednoczenie Przemysłu Koksochemicznego skupia przemysł wybitnie kluczowy, pro-

dukuje bowiem wytwory, będące materiałem wyjściowym dla szeregu innych przemysłów, jak: organicznego, farmaceutycznego, materiałów wybuchowych, tworzyw sztucznych, przemysłu farb i lakierów, gumowego, nawozów sztucznych i szeregu innych. Koks jest niezbędnym artykułem w hutnictwie, gaz koksochemiczny jest najcenniejszym materiałem opałowym, a równocześnie niezwykle cennym surowcem chemicznym dla szeregu procesów syntetycznych (benzyna syntetyczna, amoniak i inne). Smoła pogazowa jest materiałem wyjściowym przy produkcji barwników, lekarstw, materiałów wybuchowych i wielu innych. Z działu wyrobów węglowych wymienić należy: elektrody węglowe niezbędne w hutnictwie oraz przy produkcji karbidu, sadzę, jako podstawowy surowiec w przemyśle gumowym, oraz olej antracenowy.

Przemysł ten w Polsce ma doskonałe warunki rozwoju, opierając się wyłącznie na surowcu krajowym, tj. węglu. Dowożone z zagranicy są tylko niektóre materiały pomocnicze, jak antracyt (do wyrobu elektrod), grafit i kilka innych.

Przemysł koksochemiczny skupiony jest głównie na ziemiach śląskich. Największymi jego ośrodkami na Dolnym Śląsku są: Wałbrzych, Racibórz i Wrocław*).

Na Górnym Śląsku najbogatsze zakłady koksochemiczne skupiły się w Zabrze, Gliwicach, Tarnowskich Górach i Chorzowie**). Poza tym dużą destylarnię smoły (Orunia) posiada Gdańsk.

*) W Wałbrzychu Dalgaz, Dolnośląskie Zakł. Chem., Dolnośląska Benzolownia; Imbusch — destylarnia smoły. W Raciborzu mieści się słynna fabryka „Plania” — elektrody węglowe i „Carbon” — węgiel aktywny, we Wrocławiu Zakłady Chemiczne Muchbór.

**) W Zabrze „Skalley”, Zjedn. Zakł. Gazowe, Gazociągi Dalekosiężne, Destylarnia Smoły i warsztaty napraw oraz urządzeń koksochemicznych. W Gliwicach, Łagiewnikach i Tarnowskich Górach znajdują się fabryki sadzy. W Knurowie wielka koksownia i zakłady chemiczne. W Chorzowie Zakłady Chemiczne Hajduki i wielka gazownia.

Zakłady koksochemiczne śląskie przerabiają smołę i wodę pogazową, dostarczaną przez gazownie z całej Polski, gdyż tylko nieliczne z nich mają własne urządzenia przetwórcze i to przeważnie do częściowej przeróbki.

W najbliższych latach przewidywana jest duża rozbudowa zakładów przemysłu koksochemicznego, budowa sieci gazociągów i nowych gazowni w celu zaopatrzenia w ten cenny surowiec ważniejszych ośrodków przemysłowych i większych skupień ludności. Dzięki wielkim zakładom Ziem Odzyskanych w niektórych produktach, jak: benzol, smoła i sadza już przewyższyliśmy produkcję przedwojenną, niektóre zaś artykuły stanowiły nawet przedmiot eksportu. Największą rolę w eksporcie odgrywa benzol.

4. Zjednoczenie Przemysłu Materiałów Wybuchowych uruchomiło wszystkie posiadane zakłady. Skupione są głównie na Dolnym Śląsku (Bieruń, Stary Krywałd, Krupski Młyn, Złotystok, Manfredowice). Na Górnym Śląsku (Mikołów i Łaziska Górne) oraz w Krakowskim (Jaworzno) produkowane są materiały wybuchowe, środki zapalne oraz artykuły pirotechniczne. Prawie całą produkcję tych artykułów konsumuje przemysł węglowy, którego normalna praca uzależniona jest bezpośrednio od terminowej dostawy materiałów wybuchowych. Nieznaczna ilość produktów przeznaczona jest na eksport.

W związku ze wzmożonym wydobyciem węgla produkcja materiałów wybuchowych w 1949 r. powinna być podwojona. Wymaga to poważnych renowacji zakładów zniszczonych rabunkową gospodarką niemiecką w czasie wojny i zastąpienia przestarzałych urządzeń nowymi. Rozbudowę produkcji materiałów wybuchowych ułatwia jej prawie całkowite oparcie na surowcu krajowym.

5. Zjednoczenie Przemysłu Gazów Technicznych uruchomiło 17 zakładów, jeden jest w od-

budowie. Zakłady tego przemysłu rozrzucone są po wszystkich większych miastach Polski. Uruchomiono 6 fabryk tlenu i acetyleny, 8 fabryk kwasu węglowego (Warszawa, Gdańsk, Katowice, Wrocław, Szczecin, Rybnik, Łódź, Kraków). Fabrykę „Perun” w Warszawie, „Gaz” w Poznaniu i „Gazakumulator” w Katowicach.

Gazy techniczne, jak tlen, acetylen, dwutlenek węgla, wodór i azot, produkowane przez fabryki Zjednoczenia, używane są przez przemysł do fabrykacji różnego rodzaju produktów, względnie jako środek ułatwiający obróbkę metali. Poza tym tlen ma duże zastosowanie w lecznictwie. Straty wojenne w tej dziedzinie są stosunkowo niewielkie (bardzo zniszczony tylko „Perun” w Warszawie). Produkcja w 1946 r. przekroczyła już przedwojenną, zaopatrując się całkowicie w surowce na rynku krajowym. Dalszy wzrost wytwórczości musi być połączony z równomiernym zwiększeniem produkcji urządzeń i materiałów do spawania. (Gazy sprzedawane są w butlach stalowych).

6. Zjednoczenie Przemysłu Organicznego i Farmaceutycznego. Ośrodkami tego przemysłu są: Warszawa, Łódź z okolicą, Kraków, Katowice, Poznań, Jelenia Góra, Wałbrzych i Malbork*).

Przemysł organiczny opiera się w dużej mierze na posiadanych w kraju surowcach pochodzących z destylacji smoły węglowej i surowego benzolu. Głównym dostawcą wszelkich półfabrykatów jest fabryka „Boruta”, która jednak nie może pokryć zapotrzebowania. W planie rozbudowy przewidziane są „Boruta” i „Rokita”.

*) Warszawa — Magister Klawe, Spiess i Syn, „Motor” i wiele drobnych, Nitrat (Grodzisk); Łódź z okolicą — (Ciba: Pabianice, Boruta: Zgierz), Wola Krzysztoporska pod Piotrkowem, Skott i Brown; Kraków — Dr Wander; Katowice — Farmapur; Poznań — Pe—Be—Co; Jelenia Góra — Laborfarma i Scheurich; Wałbrzych — Seifert; Malbork — Boskamp.

Nieziemiennie ważny dla naszego przemysłu dział barwników pokrywa zapotrzebowanie tylko w niektórych rodzajach (azotowe i siarkowe). Musimy dowozić szereg barwników niezbędnych dla drukarstwa włókienniczego i przemysłu papierniczego. Rozbudowa tej wytwórczości wymaga kilku lat, niektóre odmiany barwników będziemy importowali przez dłuższy czas.

Odbudowa przemysłu farmaceutycznego natrafia na duże trudności wobec zniszczenia i powolnej odbudowy trzech największych fabryk: Spiessa, Klawego i Motor w Warszawie, oraz oderwania od produkcji fabryk macierzystych zakładów „Ciba“ w Pabianicach i „Roche“ w Warszawie, które były filiami fabryk zagranicznych. Poza tym w produkcji ogólnej biorą udział małe wytwórnie prywatne, które jednak mają duże doświadczenie i możliwości rozwojowe.

Przed wojną przemysł ten opierał się prawie wyłącznie na półproduktach gotowych, przywożonych z zagranicy. Obecnie rozwój własnej produkcji uzależniony jest od możliwości rozbudowy krajowej wytwórczości długiego szeregu półproduktów przemysłowych. Koniecznością pozostanie import całego zespołu surowców roślinnych pochodzenia przeważnie egzotycznego.

Dotychczas produkcja przemysłu farmaceutycznego pokrywa drobną część zapotrzebowania krajowego. Opracowany wspólnie z Min. Zdrowia plan produkcji przewiduje w ciągu najbliższych trzech lat zaspokojenie przynajmniej dwóch trzecich naszego zapotrzebowania.

7. Zjednoczenie Przemysłu Gumowego. Jego dwie najważniejsze fabryki, a mianowicie Piastów pod Warszawą (taśmy gumowe) i „Stomil“ Poznań (opony gumowe), dotychczas odgrywają małą rolę w produkcji. Są poważne trudności z uzupełnieniem zniszczonych lub wywiezionych maszyn i urządzeń. Zniszczone są również dość duże fabryki warszawskie „Rygawar“ i „Wargum“.

Największymi ośrodkami przemysłu gumowego są obecnie: Łódź, Grudziądz, Kraków, Włobrom, Bydgoszcz i Dębica*).

Produkcja Zjednoczenia obejmuje szeroki wachlarz wytworów. Do najważniejszych zaliczamy: opony i dętki samochodowe oraz rowerowe, pasy napędowe, gumowe artykuły techniczne, artykuły sanitarne i higieniczne, tkaniny i obuwie gumowe oraz tworzywa sztuczne. Produkcja jest daleka od zaspokojenia potrzeb wewnętrznych.

Wytwórczość oparta jest na kauczuku naturalnym i syntetycznym, importowanym z zagranicy, a w zakresie opon na tkaninach specjalnych, dostarczanych z dużymi trudnościami przez krajowy przemysł włókienniczy.

W najbliższych planach jest przewidziana w Dębicy odbudowa zniszczonej fabryki doświadczalnej keru (sztuczny kauczuk z alkoholu) oraz budowa fabryki regeneratu (przeróbka zużytych wyrobów gumowych). Dalsze plany przewidują przemysłową produkcję kauczuku syntetycznego.

8. Zjednoczenie Przemysłu Przetwórczo-Tłuszczowego. Bardzo poważnie zostały zniszczone największe zakłady warszawskie, jak „Schicht“, „Strem“ i inne oraz „Telmann“ we Wrocławiu.

Trudności w zaopatrzeniu rynku krajowego w dostateczne ilości mydła, proszków do prania, świec, kleju, gliceryny i innych tkwią jednak nie w zniszczeniu fabryk. Duże uruchomione zakłady w Łodzi, Katowicach, Krakowie, Bydgoszczy, Poznaniu i na Śląsku łącznie

*) Łódź — Gentleman, Schweikert, Bendel; Poznań — Stomil; Grudziądz — „Pe—Pe—Ge“; Włobrom — Fabryka Wyrobów Gumowych; Bydgoszcz — Kauczuk; Kraków — Semperit, Kabel, Magna; Popławy — Dolnośląskie Zakłady Gumowe; Piastów pod Warszawą, Pustków pod Dębicą — Państw. Wytłw. Tworzyw Sztucznych; Dębica — Fabryka Sztucznego Kauczuku; Konradowice — Zakłady Przeróbki Koksagisu; Kamińsk — Fabryka Ceraty.

z drobnym przemysłem prywatnym, bardzo w tej dziedzinie rozwiniętym, mogłyby z łatwością zaopatrzyć w te produkty rynek wewnętrzny. Największą trudnością jest brak surowców i tłuszczów zwierzęcych, roślinnych i odpadków z przerobu skór i kości. Artykułów tych i przed wojną brakło na rynku polskim, czego główną winę ponosiła zła organizacja uboju. W powojennych warunkach wobec braku tłuszczów na rynkach światowych, import tych artykułów jest bardzo utrudniony i hamuje rozwój przemysłu przetwórczo-tłuszczowego.

9. Zjednoczenie Przemysłu Farb i Lakierów. Do największych zakładów należą fabryki w Krakowie, Gdańsku, Łodzi i na Dolnym Śląsku (Olawa i Gryfogóra). Słynne niegdyś ze swych wyrobów zakłady warszawskie zostały bardzo zniszczone. Prócz zakładów Zjednoczenia pracuje szereg mniejszych firm prywatnych.

Największą trudnością produkcji w tej dziedzinie jest brak surowców, zwłaszcza oleju lnianego, odgrywającego podstawową rolę.

Plan rozbudowy zakładów przewiduje dwie nowe, racjonalnie urządzone wytwórnie w dziale farb i lakierów oraz rozbudowę produkcji bieli cynkowej i minii ołowianej, jako artykułów wybitnie eksportowych.

10. Zjednoczenie Przemysłu Chemii Stosowanej obejmuje produkcję artykułów codziennego użytku, jak pasty do obuwia, artykułów gospodarstwa domowego, świec, klejów itp. oraz wyrobów kosmetycznych. Główną rolę w tej dziedzinie produkcji odgrywają drobne zakłady reprezentowane przez sektor prywatny. Do największych zakładów przemysłowych należą Chemicz-metal (Kraków i Zawiercie), Silesia (Paczków), Miraculum (Kraków), Dobrolin (Warszawa) i parę innych. Podobnie jak w przemyśle tłuszczowym produkcja w tej dziedzinie zahamowana jest przede wszystkim brakiem surowców.



Łącznie we wszystkich gałęziach przemysłu chemicznego przed wojną pracowało:

	968 zakł., zatrudn. 65 tys. osób		
w tym w Polsce Centralnej	817 „ „	57 „ „	
na Ziemiach Odzysk.	151 „ „	8 „ „	

W połowie 1945 r. (VII) zostało uruchomionych 105 zakładów, zatrudniających 62 tys. robotników. W 1947 r. w końcu (IX) pracowało już 151 zakładów, zatrudniających 45 tys. robotników.

PRZEMYSŁ WŁÓKIENNICZY

Produkcja włókiennicza jest najpotężniej rozwiniętą gałęzią przemysłu polskiego. W 1937 r. przypadało na nią 20% ogółu robotników zatrudnionych w przemyśle polskim, nie licząc rzesz pracujących w warsztatach chałupniczych i ludowych.

Z ogólnej liczby robotników, zatrudnionych w 1937 r. w zakładach przemysłu włókienniczego, przypadało na:

Polskę Centralną	165 tys. osób, pracuj. w 2.229 zakł.
Ziemie Odzysk.	57 „ „ „ „ 483 „

O g ó ł e m 222 tys. osób, pracuj. w 2.712 zakł.

Olbrzymie zniszczenia wojenne sprawiły, że w 1946 r. (I. XI.), już po dokonaniu poważnych prac nad odbudową, obliczano w Polsce tylko 987 zakładów przemysłu włókienniczego, w czym 707 zakładów, zatrudniających powyżej 20 robotników. Nawiększe zakłady, w liczbie 579, objął Centralny Zarząd Przemysłu Włókienniczego. Zatrudnienie w zakładach C. Z. P. W. wykazuje stały wzrost:

w połowie 1945 (VI)	pracowało 83 tys. robotników
„, końcu 1947 (X)	„ 287 „ „

Łącznie z zakładami pod zarządem państwowym, samorządowym, spółdzielczymi i prywatnymi oraz warsztatami

rzemieślniczymi G.U.S. oblicza, że przemysł włókienniczy w 1946 r. zatrudniał 160 tys. pracowników, co stanowiło 14,3% ogółu zatrudnionych w przemyśle i rzemiośle*).

W Polsce Centralnej fabryczny przemysł włókienniczy powstał w drugim ćwierćwieczu XIX w., kiedy sprowadzeni przez Rząd Królestwa Kongresowego tkacze sascy rozbudowali osadę fabryczną, która dała początek dzisiejszej Łodzi. Na Dolnym Śląsku już w końcu XVIII wieku rękodzielnicze tkactwo zaczęło się przeistaczać w przemysł fabryczny.

Największy rozrost pod względem produkcji ilościowej w polskim włókiennictwie wykazuje dział bawełniany. Drugie miejsce przypada na wełniany, poważną rolę dzięki ziemiom zachodnim odgrywa dziś przerób lnu, konopi i juty, najmniejszą — jedwabiu naturalnego. Młoda gałąź produkcji jedwabiu sztucznego dobrze się rozwinęła zarówno w Polsce Centralnej, jak i na Ziemiach Odzyskanych.

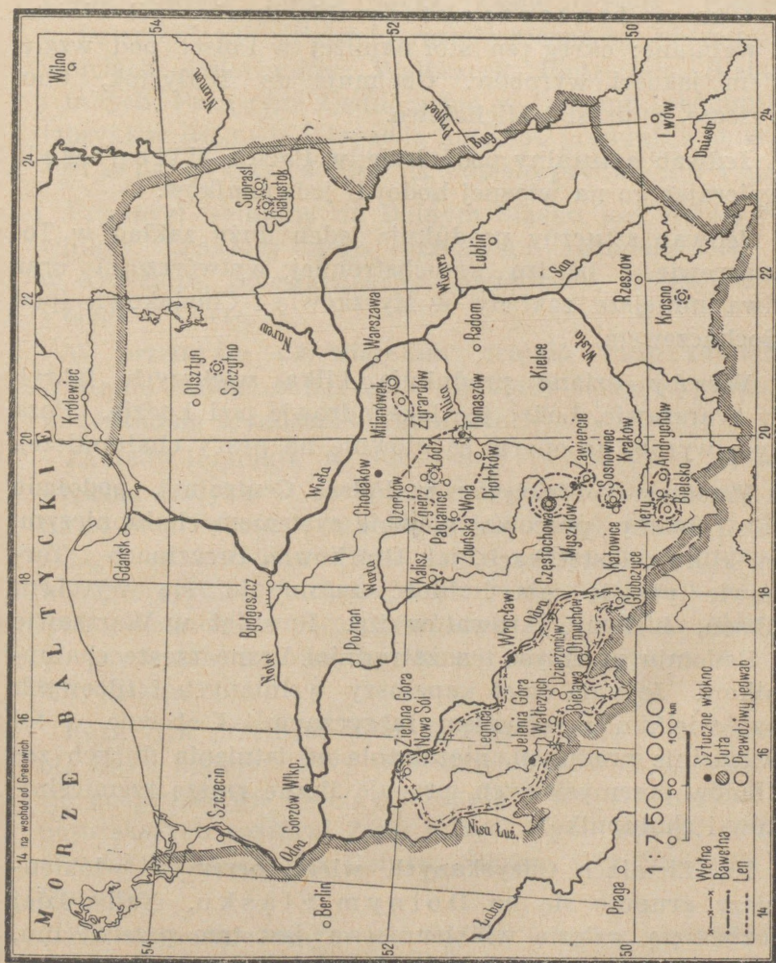
Pośród okręgów przemysłu włókienniczego w Polsce Centralnej największą rolę odgrywa Łódź z okolicą: Pabianice, Zgierz, Ozorków, Zduńska Wola, Aleksandrów, oraz inne miejscowości, jako to: Kalisz, Tomaszów i Moszczenica. Łódź skupia prawie cały przemysł bawełniany i jedwabny Polski Centralnej oraz większość przemysłu wełnianego. Znajdują się tutaj największe zakłady włókiennicze. W Tomaszowie Rawskim znajduje się fabryka jedwabiu sztucznego, pierwsza w Polsce, oraz przędzalnie i tkalnie wełny.

Drugie miejsce zajmuje okręg białsko-bielski, wytwarzający poważną część produkcji tkanin wełnianych w Bielsku, Białej, Kętach i w Andrychowie. Stoi on

*) Rocznik statystyczny 1946, str. 65—67. Obliczenie dokonane przez GUS. na podstawie odpisu zgłoszeń w sprawie nabycia kart rejestracyjnych, nadsyłanych przez Urząd Skarbowy.

najwyżej pod względem jakości wyrobów — Andrychów i Kęty wyrabiają również tkaniny bawełniane.

Okręg częstochowsko - sosnowiecki zajmuje się przerobem juty i konopi w fabryce Stradom.



Rys. 4. Przemysł włókienniczy.

Poza tym przerabia wszystkie inne surowce w Częstochowie, Zawierciu i Sosnowcu. Fabryki w Żyrardowie poświęcone są wyrobom lnianym, ale przerabiają również niewielkie ilości bawełny.

Okręg białostocki wyrabia tkaniny półwełniane i wełniane; okręg ten stoi najniżej w Polsce pod względem jakości wyrobów. Obejmuje on Białystok, Choroszczę, Supraśl i Michałowo.

Jedwab naturalny produkuje w Polsce Milanówkę, opierając go na własnej hodowli jedwabników.

Jedwab sztuczny produkuje jeden duży zakład w Tomaszowie o bardzo wszechstronnej wytwórczości oraz dwa mniejsze zakłady w Myszkowie i Chodakowie (pod Sochaczewem).

Wyroby dziane produkuje kilka większych fabryk w Warszawie, Łodzi i Aleksandrowie pod Łodzią. Poza tym wyroby te oparte są głównie na pracy chałupniczej.

Przemysł konfekcyjny w Polsce Centralnej, podobnie jak i dziany, pracował głównie systemem chałupniczym. W kilku miasteczkach, jak Ozorkowie, Brzeziny i Tarnowie prawie cała ludność zajmowała się wyrobem ubrań, bielizny, krawatów itp. Również w Warszawie i Radomiu przemysł ten zatrudniał liczne rzesze chałupników. Jedynie dział kapeluszy wełnianych i filcowych był wielkim przemysłem fabrycznym. I obecnie w tej dziedzinie produkcji, niezależnie od istnienia dużych zakładów przemysłowych, pracują liczne rzesze rzemieślników i chałupników.

Na Ziemiach Odzyskanych wielki przemysł włókienniczy grupuje się na Dolnym Śląsku. Najbardziej rozwiniętą gałęzią włókiennictwa jest tam przerób lnu, konopi i juty. Dolny Śląsk pod tym względem prawie trzykrotnie przewyższa pozostałe ziemie polskie.

Spośród wielkich zakładów bawełnianych i wełnianych na pierwsze miejsce wysuwa się tu kombinat Dieriga w Bielawie z oddziałem w Kudowie. Ze względu na swe znaczenie zakład ten został wydzielony. Pozostałe zakłady zostały objęte przez Zjedn. Przem. Bawełn. w Dzierżoniowie. Fabryki rozmieszczone są po miejscowościach: Dzierżoniów, Wałbrzych, Piotrolesie, Bielawa i innych. Poza tym Zjednoczenie w Lubaniu, obejmujące fabryki w Bukowie i Lwowie Śląskim, produkuje chustki. Jest to największy ośrodek tego działu produkcji w Polsce.

Przemysł wełniany na Dolnym Śląsku jest słabiej rozwinięty. Zakłady tego przemysłu rozmieszczone są w Krzyżatce, Bolesławicach, Zgorzelicach, Jeleniej Górze i Zielonej Górze.

W przemyśle dziewiarskim ocalało dużo zakładów w stanie małego zniszczenia. Zakłady te są wyposażone w doskonale urządzenia techniczne.

Zakłady lniarskie w Nowej Soli (wydzielone) są największą fabryką w Europie, produkującą różnorodne gatunki nici. Pozostałe zakłady objęło Zjedn. Przem. Lniarskiego w Żurawiu. Część tych zakładów skupia się w Wałbrzychu i Żurawiu, część jest rozproszona w małych osiedlach na północnych stokach Sudetów, głównie w powiatach kamieniogórskim, jeleniogórskim i wałbrzychskim.

Poza tym przemysł lniarski reprezentują duże roszarnie lnu i konopi. Przy wszystkich roszarniach znajdują się gospodarstwa rolne, produkujące len i konopie. Do największych roszarni Ziemi Odzyskanych należą: roszarnia we Fyrlądzie na Dolnym Śląsku i w Szczytnie na Mazurach.

Zakładem mieszanym jest wielka fabryka w Prądniku, obejmująca trzy branże: lniarską, bawełnianą i konfekcyjną.

Bardzo rozwinięty jest na Dolnym Śląsku przemysł dziewiarsko-pończosznicy.

Przemysł jedwabniczo-galanteryjny obejmuje fabryki dywanów, pasmanteryjne i jedwabnicze. Największymi uruchomionymi zakładami są fabryki: w Zielonej Górze, Kietrzu, Przyłęku, Kamieniogórze i Krzyżatce. Najbardziej znanym zakładem jest Krzyżatka, produkująca dywany smyrneńskie.

Wielka fabryka sztucznego jedwabiu Wrocław—Kowale, bardzo zdewastowana, została uruchomiona w roku 1947.

Dumą Niemców była dolnośląska fabryka włókien sztucznych w Jeleniej Górze, połączona z instytutem badawczym. Druga fabryka tego typu pracowała w Gorzowie. Niemcy wywieźli tajemnicę perlonu (sztuczne włókno), zupełnie ogołacając fabryki, laboratoria i urządzenia. Uczni polscy odtworzyli jednak metody niemieckie i fabryki już przystąpiły do produkcji.

Przemysł jedwabiu naturalnego zogniskował się w dużej fabryce w Odmuchowie.

Świetnie niegdyś rozwinięty przemysł konfekcyjny, zgrupowany we Wrocławiu, jest bardzo zniszczony. Obecnie uruchomiono $\frac{1}{3}$ część maszyn.

Połączone fabryki województw środkowych, Śląska Cieszyńskiego i Ziem Odzyskanych tworzą ogromny zespół zakładów o bardzo wszechstronnej produkcji i wysokiej wartości tkanin.

Stan uruchomienia przemysłu włókienniczego na 1. IV. 1946 r. przedstawiał się następująco*) (w tysiącach maszyn):

*) Inż. Czesław Babiński — „Przemysł włókienniczy Polski na nowych drogach”. Życie gospodarcze 10. XI. 1946 r., str. 316—317. Z tego samego źródła przytaczamy statystykę produkcji.

Przemysł	Polska Centralna		Ziemie Odzyskane		Ogółem 1946 r.		Ogółem 1937 r.
	posiadane	czynne	posiadane	czynne	posiadane	czynne	
Bawełniany							
wrzeciona	1 182,1	827,4	215,03	117,5	1 397,4	944,9	2 925,5
krosna	23,3	16,6	16,9	5,8	430,2	22,4	46,2
Wełniane							
wrzeciona	404,1	347,5	38,3	22,6	442,4	370,1	826,2
krosna	4,9	3,7	0,5	0,2	5,4	3,9	11,5
Lniane i konopne							
wrzeciona	62,—	32,5	91,7	43,2	153,7	75,7	74,8*)
krosna	2,4	1,—	3,3	2,6	5,7	3,6	3,8
Jedwab.-galanter.							
wrzeciona	4,8	4,5	3,7	1,5	8,5	6,—	4,4**)
krosna	2,8	2,—	0,5	0,1	3,3	2,1	—
Włókna sztuczne							
wrzeciona	10,—	8,—	w stadium		10,—	8,—	—
krosna	0,03	0,02	uruchomienia		0,03	0,02	—

Ogółem w 1946 roku włókiennictwo polskie posiadało 2 miliony wrzecion i 55 tys. krosien, z czego pracowało 1,4 miliona wrzecion i 31 tys. krosien. Niektóre fabryki pracowały na dwie zmiany.

Stan posiadania przemysłu włókienniczego w Polsce w 1937 r. bez Ziem Odzyskanych wyrażał się sumą 2,8 milionów wrzecion i 64 tys. krosien. Z cyfr tych wynika, że nawet przyłączenie do Polski potężnego przemysłu włókienniczego Ziem Zachodnich nie zdołało wyrównać strat wojennych.

*) Łącznie z jutowym.

**) Bez galanterijnego.

Wielkie straty wojenne poniósł nasz przemysł bawełniany i wełniany; zyskał tylko przemysł włókien litych. Plany rozbudowy przemysłu włókienniczego przewidują wielkie inwestycje w tej dziedzinie.

Projektowana produkcja przemysłu włókienniczego w roku 1948 przewyższy znacznie przedwojenną:

Produkcja w roku	1945	1946	Projektowana 1948
Tkaniny bawełn. mil. m	73,—	192,3	411,3
„ wełn. „ „	6,2	20,—	67,2
„ lniane „ „			
i konopne	4,7	52,3	87,5
„ jedwabne „ „	2,4		
Wyroby dziewiarsko-pończosz. mil. sztuk	12,5	22,1	
Wyroby konfekcyjne mil. sztuk	9,5	28,5	64,—

Projektowana produkcja nie tylko pokryłaby w zadowalający sposób zapotrzebowanie wewnętrzne, ale pozwoliłaby powrócić Polsce do jej dawnej roli poważnego eksportera wytworów włókienniczych.

Na niewielką skalę Polska rozpoczęła już w 1945 eksport wyrobów włókienniczych, do czego zobowiązywały ją umowy z Z. S. R. R. W zamian za dostarczone surowce włókiennicze wywieziono do Z. S. R. R. :

	1945	1946
Tkanin bawełnianych mil. m	16,9	35,5
„ wełnianych „ „	0,5	0,9
wyrobów dzianych tys. par	478	1922
gotowych szytych wyrobów bawełnianych tys. par	1462	1925

Poza tym eksportowaliśmy do Z. S. R. R. nici.

Niewielkie ilości tkanin bawełnianych i jedwabiu sztucznego Polska wywozi do W. Brytanii.

Przed wojną eksport polskiego przemysłu włókienniczego stanowił bardzo poważną pozycję w bilansie handlowym i obejmował zarówno uprzemysłowione kraje europejskie, jak i rolnicze kraje wschodnio-azjatyckie, południowo-amerykańskie i afrykańskie. Wachlarz wywożonych towarów był bardzo szeroki; od najtańszych tkanin bawełnianych, lokowanych na rynkach chińskich i wschodnich indyjskich, do najwyższych gatunków tkanin i wyrobów wełnianych oraz bawełnianych, wywożonych do W. Brytanii, Holandii, Szwecji, Stanów Zjednoczonych i innych najwybredniejszych odbiorców. Pomimo dużego i wartościowego eksportu dostawy surowców zagranicznych (wełny, bawełny, lnu, juty i innych) sprawiły, że przemysł włókienniczy w polskim bilansie handlowym miał saldo ujemne.

Planowany wzrost produkcji przemysłu włókienniczego powinien dać tak duże nadwyżki, aby nawet po uwzględnieniu wzrostu konsumpcji wewnętrznej, eksport wytworów włókienniczych mógł pokryć import surowców.

Dążąc do tego celu z jednej strony musimy rozwijać i udoskonalać produkcję wyrobów włókienniczych, z drugiej w szerszej mierze oprzeć zaopatrzenie tego przemysłu w surowce krajowe przez rozwój i udoskonalenie uprawy lnu i konopi oraz hodowli owiec. Jednocześnie rozwój produkcji tkanin ze sztucznego włókna pozwoli zmniejszyć konsumpcję drogich surowców zagranicznych.

W latach 1945 i 1946 import surowców włókienniczych był poważnym obciążeniem naszego bilansu handlowego, podobnie jak i przed wojną.

W 1936—38 dowoz. przec. roczn. 118 tys. ton surowc. włók.

„	1945	„	„	„	50	„	„	„	„
„	1946	„	„	„	66	„	„	„	„

Na dowóz w latach 1945 i 1946 składały się głównie dostawy z Z.S.R.R. i U.N.R.R.A. Niewielkich ilości dostarczyły Stany Zjednoczone i W. Brytania.

PRZEMYSŁ DRZEWNY

W oparciu o wielkie niegdyś bogactwa leśne w Polsce powstał przemysł drzewny, przewyższający znacznie możliwości surowcowe.

Rozpostarcie zakładów przemysłu drzewnego w terenie jest żywą ilustracją anormalnych warunków, w jakich rozwijało się życie gospodarcze Polski — życie sztuczne, przystosowane przez długie dziesiątki lat do obcych organizmów państwowych.

Porównując mapę zalesienia Polski i skupienia zakładów przemysłu drzewnego, widzimy na ziemiach zachodnich całkowitą koordynację; przemysł drzewny grupuje się w lesistych Sudetach, w Borach Niemodlińskich i Dolnośląskich, w Ziemi Lubuskiej, na północy Pomorza Zachodniego i na Mazurach.

W Polsce Centralnej w lesistym pasie Karpat jest mało zakładów przemysłu drzewnego, gdyż ziemie te eksportowały głównie surowce.

Natomiast wielkie skupienia tartaków i innych zakładów przemysłu drzewnego występują w woj. poznańskim i pomorskim na szlaku wodnym Wisły, którą spławiano drzewo surowe do Niemiec. Zdolność produkcyjna tartaków tych województw znacznie przewyższa kontyngenty wyrębowe tamtejszych lasów.

Drugą charakterystyczną cechą przemysłu drzewnego Polski Centralnej jest duża przewaga zakładów wytwarzających półfabrykaty; najwięcej jest tartaków. Przemysł wyrobów gotowych jest bardzo słabo rozwinięty. Wielkimi zakładami są tylko fabryki mebli giętych (Radomsko) oraz mebli w Bydgoszczy.

Poza tym większość wyrobów drzewnych pochodziła z warsztatów rzemieślniczych, a nawet ludowych.

W okresie międzywojennym zrobiono duże postępy w dziedzinie rozwoju przemysłu drzewnego, przystosowania go do potrzeb krajowych oraz przekształcenia naszego eksportu drzewnego ze sprzedaży surowców i półfabrykatów na zaopatrywanie rynków zagranicznych w wyroby gotowe.

Przedwojenny eksport przemysłu drzewnego był bardzo poważny skutkiem nadmiernej eksploatacji lasów. Do ostatnich lat jednak dominował wywóz wyrobów tartych, aczkolwiek coraz poważniejszą rolę odgrywały wyroby gotowe: wyroby bednarskie, posadzki dębowe, meble. Meble gięte wywożone były nawet do Ameryki Południowej.

Przemysł drzewny Ziem Odzyskanych jest bardzo wielostronny i postawiony na wysokim poziomie technicznym. Oprócz dużych, wielkoprzemysłowych tartaków, reprezentują go liczne fabryki wyrobów gotowych: stolarki budowlanej, sklejek i płyt stolarskich, mebli, pojazdów i innych wyrobów. Zakłady te rozmieszczone są we wszystkich lesistych terenach Ziem Odzyskanych; przoduje tu jednak Dolny Śląsk ze względu na wysokość i różnorodność produkowanych półwyrobów i wyrobów drzewnych.

W 1937 roku na terenie Polski pracowało:

	3.917 zakł., zatrudn.	75.021 osób
w tym w Polsce Centralnej	1.948 „ „	39.014 „
a na Ziem. Odzysk.	1.969 „ „	36.007 „

Cyfry powyższe wykazują poważną zdobycz, jaką Ziemie Odzyskane przynoszą Polsce w dziedzinie przemysłu drzewnego.

Dzięki zakładom Ziem Odzyskanych polski przetwórczy przemysł drzewny, pomimo zniszczeń i zdekompłowania,

zwiększył swój potencjał przemysłowy o ca 150%*), rozszerzył zakres oraz specjalizację wytworów i stanowi dziś całość pod względem technicznym i gospodarczym.

Przemysł tartaczny

Zajmuje on wciąż dominujące stanowisko w polskim przemyśle drzewnym i wykazuje przerost w stosunku do możliwości surowcowych znacznie zmniejszonych bogactw leśnych Polski. Jest to jedna z nielicznych gałęzi wytwórczości, dla której plan gospodarczy nie przewiduje rozbudowy, ale przebudowę i redukcję. Ponad 90% tartaków przejęło Ministerstwo Leśnictwa, które zarządza 2.000 zakładów tartacznych o teoretycznym wyposażeniu w 2.800 traków. Praktycznie ilość ta jest znacznie mniejsza, gdyż duża ilość traków została zdemonstrowana lub zniszczona. Na Polskę Centralną przypada około 800 tartaków pod zarządem Ministerstwa Leśnictwa, na Ziemię Odzyskaną 1.200 tartaków. Do końca 1946 r. Ministerstwo Leśnictwa odbudowało i uruchomiło 447 tartaków o 720 trakach.

W posiadaniu innych Ministerstw oraz różnych spółdzielni i firm prywatnych znajduje się około 150 tartaków z około 200 trakami, nie licząc co najmniej kilkuset tartaczków wodnych**).

Produkcja materiałów tartych w 1946 roku nie mogła jeszcze zaspokoić olbrzymich potrzeb odbudowującego się kraju. Zakłady były w stadium odbudowy i reorgani-

*) Inż. Aleksander Próchnicki — „Zagadnienia przemysłu drzewnego”. Przegląd Techniczny z 1946 r. Numer Kongresowy, str. 279.

**) Inż. Tadeusz Orlicz — „Przebudowa przemysłu tartaczno-ego w Polsce”. Przegląd Techniczny z 1946 r. Numer Kongresowy, str. 280—82.

zacji; niedomagały transport, zaopatrzenie w narzędzia i prąd elektryczny oraz brakowało wykwalifikowanych pracowników.

Przy pełnym uruchomieniu tartaków zdolności ich produkcyjne nie mogłyby być wykorzystane ze względu na brak surowca, nawet uwzględniając możliwy import, przy czym brany jest w rachubę głównie import z Niemiec w ramach odszkodowań wojennych.

W planie gospodarczym przewidziana jest całkowita reorganizacja przemysłu tartaczego. Planowane tartaki podzielone są na cztery grupy: 1. W okręgach, zapewniających duże dostawy surowca, projektowana jest budowa nowych, wielkoprzemysłowych tartaków, przerabiających co najmniej 30 tys. m³ drzewa rocznie. Zakładów takich można będzie roznieść w Polsce 12 do 20. 2. Grupa zakładów średnich, przerabiających 5 do 24 tys. m³ surowca rocznie w liczbie 150 do 200 zakładów; zostanie ona przebudowana prawie wyłącznie z zakładów istniejących, po ewentualnym uzupełnieniu maszyn. 3. W rejonie słabiej zalesionym obejmuje zakłady małe, przerabiające 2 do 4 tys. m³ rocznie, w liczbie 350 do 400. Zakłady te zostaną wybrane spośród istniejących. 4. Ostatnia grupa obejmuje 15 do 20 zakładów specjalnych dla drewna z drzew liściastych. Koncentracja surowca odbywałaby się z większych odległości niż przy gatunkach iglastych. Plan przebudowy tartaków przewiduje powiązanie z tymi zakładami innych działów przerobu drewna celem lepszego wykorzystania surowca i odpadków. Realizacja tego programu obliczona jest na kilka lat i ściśle związana z odbudową dróg oraz środków transportowych.

Zorganizowane według powyższego planu tartacznictwo zapewniłoby krajowi pełne zaopatrzenie w drzewne materiały budowlane i pozwoliłoby na niewielki eksport

artykułów o daleko posuniętej obróbce. Na eksport półfabrykatów Polski dziś nie stać wobec ubóstwa terenów leśnych.

Gotowe wyroby drzewne

Większość zakładów wyrobów drzewnych należy do Centralnego Zarządu Przemysłu Drzewnego, grupującego w 7 zjednoczeniach 60% wytwórczości krajowej, a w produkcji niektórych gałęzi specjalnych, jak np. mebli giętych i seryjnych, reprezentującego 90% produkcji polskiej*). Stan uruchomienia zakładów, należących do C. Z. P. D. w 1946 r. przedstawiał się następująco:

Zjednoczenia	Zakł. przejęte	Zakł. uruchom.
Dolnośląskie	33	27
Śląsko-Dąbrowskie (Katowice)	175	40
Zachodnie (Poznańskie, Ziemia Lubuska i część Pomorza)	43	23
Pomorskie (Pomorskie, Gdańskie, Warmińsko-Mazurskie)	36	17
Krakowskie — Rzeszowskie	16	16
Łódzkie	19	19
Centralne (Warszawskie, Lubelskie, Kieleckie, Radomskie)	27	17

W produkcji wyrobów gotowych na pierwsze miejsce wysuwają się meble. Największe fabryki mebli w Polsce znajdują się obecnie na Ziemiach Odzyskanych. Do najważniejszych należą dwie fabryki przemysłu drzewnego w Olszynie, wyposażone w nowoczesne urządzenia techniczne i suszarnię. Są to w chwili obecnej najlepiej urządzone zakłady w kraju. Duże, nowocześnie urządzone

*) Część zakładów obróbki drzewa podlega Min. Odbud., Min. Obr. Narodowej lub Min. Leśn. oraz innym organizacjom i instytucjom.

fabryki mebli znajdują się w Gliwicach, Kluczborku, we Wrzeszczu, Słupsku i Pasłęku.

Wielkie zakłady w Zielonej Górze produkują prócz mebli skrzynie i klepki. Fabryki w Świebodzinie, Mieroszowie i Wrocławiu wyrabiają meble, zabawki, artykuły sportowe oraz najprostsze elementy stolarki budowlanej.

W Polsce Centralnej najlepiej rozwinęła się produkcja mebli giętych, które były specjalnością Polski. Meble gięte wywożone były w dużych ilościach na wszystkie rynki europejskie i liczne pozaeuropejskie, jak Stany Zjednoczone i kraje Ameryki Środkowej. Największym ośrodkiem tego przemysłu było Radomsko (4 fabryki Thoneta), poza tym Piotrków. Mniejsze wytwórnie mebli giętych rozrzucone były w woj. lubelskim, krakowskim, śląskim i warszawskim. Meble mieszkalne i biurowe oraz urządzenia sklepowe wyrabiają duże zakłady w Łodzi, Bydgoszczy, nadto w województwie poznańskim, krakowskim i rzeszowskim. Słynne zakłady warszawskie zostały, niestety, całkowicie zniszczone.

Fabryczna produkcja mebli w Polsce dostarczyła w 1946 r. 574 tys. sztuk, w tym krzeseł giętych 430 tys. sztuk.

W dziedzinie stolarki budowlanej wyróżniają się w Polsce Centralnej Zakłady Starachowickie (Specjalność drzwi klejone).

Poza produkcją fabryczną wielką rolę w zaopatrzeniu rynku krajowego w meble odgrywa rzemiosło samodzielne i chałupnicze oraz przemysł ludowy. Polskie rzemieślnicze wyroby meblarskie stoją na bardzo wysokim poziomie. Przed wojną artystycznie wykonane przez rzemieślników meble budziły ogólne uznanie na wszystkich wystawach międzynarodowych i ogólnokrajowych, znajdując zbyt na najwybredniejszych rynkach europejskich. Eksport tych mebli nigdy jednak nie osiągnął wielkich

rozmiarów ze względu na brak standaryzacji, której żądała zagranica.

Po wojnie Polska powróciła do roli eksportera mebli. Za pośrednictwem Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego zadeklarowano w 1946 r. na rynki światowe wyroby drzewne, głównie meble, wartości 10,7 milionów dolarów. Poza tym zawarto umowę z Anglią na dostawę mebli giętych i innych urządzeń mieszkalnych za 530 tys. funtów szterlingów. Dostawy tej dokonały głównie zakłady w Olszynie.

Fabryki sklejek

Polska dzięki dużym zasobom drzewa olszowego i brzoźowego była pierwszym krajem w Europie, który rozwinął na wielką skalę tę produkcję. Produkcja sklejek powstała na początku XX wieku i zaczęła się szybko rozwijać dzięki wysokim zaletom technicznym sklejek w porównaniu z tarcicą. Produkcja sklejek pozwala wyeliminować wiele wad drewna oraz otrzymać materiał bardziej jednolity i odporny. Polska początkowo była wielkim eksporterem sklejek do krajów zachodnio-europejskich. Nieogłębny jednak wywóz surowca olszowego i brzoźowego podkopał egzystencję tej produkcji, z jednej strony stwarzając jej konkurencję u zagranicznych odbiorców, którzy na polskim surowcu oparli krajowy przerób sklejek, z drugiej strony pozbawiając fabryki rodzime najlepszego surowca, przez co nadmiernie wzrosły jego ceny. Przedwojenny eksport sklejek kurczył się z roku na rok i rola Polski w światowej produkcji stale się zmniejszała wobec potężnego rozwoju tego przemysłu Z. S. R. R., (rozporządzającego największymi na świecie zasobami brzozy i olszyny), Stanów Zjednoczonych, Kanady, Niemiec i Szwecji. Ta ostatnia dostarczała gorszych gatunkowo sklejek sosnowych.

Polska posiadała przed wojną około 28 fabryk sklejek, rozmieszczonych głównie w woj. białostockim, warszawskim, łódzkim oraz na wschodzie. Zdolność produkcyjna fabryk krajowych wynosiła 200 tys. m³ rocznie. Wywóz sklejek obejmował od 60 do 70% produkcji, zaopatrując 66 rynków*).

Powojenne warunki Polski dla produkcji sklejek są znacznie gorsze wobec małych zasobów surowca: olszyny i brzozy. Do końca 1946 r. uruchomiono 6 fabryk w Polsce Centralnej. Największym zakładem będzie w dalszym ciągu odbudowywana fabryka państwowa w Białymstoku. Na ziemiach Odzyskanych w odbudowie jest fabryka w Piszcu, która prócz sklejek produkuje płyty stolarskie. Produkcja w 1946 r. była obliczona na około 10 tys. m³, stanowiąc zaledwie 5% przedwojennej. W projekcie jest budowa nowej, dużej fabryki, która produkowałaby również sklejkę bukowe.

Produkcja płyt pilśniowych

Przed wojną nie istniała ona w Polsce Centralnej. Wojna nie pozwoliła urzeczywistnić inicjatywy Lasów Państwowych wybudowania w Augustowie dużej fabryki płyt, do której maszyny i urządzenia były już zamówione. Na Ziemiach Odzyskanych produkcja ta reprezentowana była przez dwa niewielkie zakłady na Dolnym Śląsku, wymagające przebudowy.

Płyty pilśniowe wyrabia się z drewna rodzajów iglastych oraz odpadów mechanicznego przerobu drzewa, jak zrąbiny tartaczne, odpady z produkcji sklejek itp. Zastosowanie płyt jest wielostronne; używane są przy budowie domów mieszkalnych, hal fabrycznych, przy stolarstwie meblowym, budowie wagonów, chłodnictwie itp.

*) Inż. Antoni Wierzbicki — „Przemysł sklejek i płyt“. Przegląd Techniczny 1946 r. Numer Kongresowy str. 283—284.

Produkcję tę zapoczątkowały Stany Zjednoczone w 1924 r. w ilości 30 tys. ton, dochodząc w 1936 r. do ilości 600 tys. ton. Drugim wielkim producentem światowym jest Szwecja, która wytwarza około 200 tys. ton płyt miękkich i twardych.

Przemysł płyt pilśniowych powinien powstać w Polsce jak najprędzej. Ministerstwo Leśnictwa projektuje budowę dwóch dużych wytwórni płyt miękkich i twardych o rocznej produkcji około 17 tys. ton płyt.

Inne wyroby

Z innych wyrobów gotowych przemysłu drzewnego do dużych zakładów należą: fabryki beczek w Lęborku i Gdańsku oraz fabryka pojazdów w Kołczygłowach (woj. olsztyńskie). Większości artykułów drzewnych codziennego użytku, jak sprzętu domowego, wyrobów stolarskich, kopyt szewskich i innych dotychczas dostarczają Polsce drobne zakłady, rzemiosło oraz przemysł ludowy bardzo w tej dziedzinie rozwinięty.

Przemysł zapalczany

W Polsce znajdował się on w rękach spółki szwedzkiej, która wydzierżawiła eksploatację fabryk od Polskiego Monopolu Zapalczanego. Zapałki były produkowane w 1938 r. przez cztery fabryki: trzy w Polsce Centralnej (Blonie, Częstochowa i Czechowice) oraz jedna na wschodzie. Produkcja w 1938 r. wynosiła około 77 tys. skrzyń po 5 tys. pudełek, co przy niewielkiej konsumpcji krajowej (11 pudełek na głowę mieszkańca rocznie), ograniczonej wysoką ceną zapałek, pozwalało na pewien eksport. Na Ziemiach Odzyskanych pracowało 6 fabryk zapałek, jedna większa w Bystrzycy i 5 mniejszych zakładów w Bystrzycy, Paczkowie, Złotymstoku, Olsztynie i Gdańsku.

W dalszych planach Polski Monopol Zapalczany przewiduje nastawienie jednej z fabryk (Częstochowa lub Czechowice) na produkcję zapalek eksportowych oraz modernizację fabryk w Błoniu, Bystrzycy i kilku większych zakładach; zlikwiduje się natomiast trzy małe fabryki na Dolnym Śląsku i w Olsztynie, w których koszt produkcji są najwyższe, stan zaś maszyn i urządzeń technicznych niedostateczny. Brak odpowiedniego surowca drzewnego powinien być zastąpiony częściowo tekturą. Nie posiadamy, niestety, maszyn do produkcji zapalek książeczkowych. Zainstalowanie takich maszyn przewidziane jest w planach Dyrekcji Monopolu Zapalczanego. Przewidziane jest również uruchomienie produkcji zapalniczek. Fabryka w Błoniu posiada techniczne urządzenie do produkcji kamyków zapalowych. Montowanie zapalniczek może być wykonane w drobnych zakładach mechanicznych. Będziemy tylko dowozili cer, podstawowy surowiec do produkcji kamieni do zapalniczek (Francja, Holandia).

Sucha destylacja drzewa

Straciła ona obecnie znaczenie w całej Europie Zachodniej, w skutek wyniszczenia lasów i stałego wzrostu ceny drzewa. W Polsce ma jednak rację bytu, gdyż wyrąb drzewa dostarczał 49% materiału opałowego (podczas gdy w Europie zach. 10%); drzewo to, jak również odpadki przemysłu tartaczego i karpina mogą znaleźć najwłaściwsze zastosowanie w suchej destylacji drzewa. Przemysł ten na ziemiach polskich sięga czasów bardzo dawnych. Drobne, prymitywne urządzone smolarnie, terpentyniarnie i węglarnie przerabiające drzewo iglaste, rozrzucone są we wszystkich ośrodkach bogatszych w lasy. Najwięcej tych zakładów skupiają województwa białostockie i lubelskie. Poza tym istnieje kilka większych terpentyniarni

w Białowieży, Augustowie, Czersku (Pomorskie) oraz w Krystynopolu.

Największym zakładem suchej destylacji drzewa liściastego jest Hajnówka w Puszczy Białowieskiej. Jest to największy zakład nie tylko w Polsce, ale i w całej Europie. Dużymi zakładami są Środula i Wygoda. Dalsza przetwórczość alkoholu metylowego odbywa się w Grodzisku pod Warszawą, gdzie wyrabia się aceton, formalinę, płyn do skażania spirytusu i ocet drzewny.

PRZEMYSŁ PAPIERNICZY

Przemysł ten należał do słabiej rozwiniętej gałęzi produkcji polskiej. Dopiero w ostatnich latach przed wojną wytwórczość papieru poważnie się podniosła, przekraczając 200 tys. ton rocznie (1938 r.). Główną przeszkodą w rozwoju papiernictwa była za mała produkcja celulozy, podstawowego surowca. Celulozę produkowały tylko cztery niewielkie zakłady: Włocławek, Klucze, Czulów i Kalety. Dopiero uruchomiona w Polsce w 1937 r. wielka fabryka w Niedomicach (C. O. P.) zapobiegła tym brakom.

Dowożono wyższe gatunki papieru i znaczne ilości tektury. Specjalnością eksportową Polski była bibułka papierosowa, produkowana głównie w Krakowie.

Papiernie w Polsce Centralnej skupiły się najbardziej w okręgu węglowym, przy czym przodował Górny Śląsk. Największą fabryką była papiernia Myszków pod Zawierciem ($\frac{1}{8}$ polskiej produkcji papieru). Kilka dużych papierni pracowało pod Warszawą (Jeziorna), Poznaniem (Mała), Bydgoszczą i Krakowem oraz w Bielsku, Żywcu (Solali), we Włocławku i w Toruniu.

Na Ziemiach Odzyskanych przemysł celulozowy i papierniczy był doskonale rozwinięty. Produkcja papieru była jedną z najstarszych gałęzi przemysłu i wytwarzano tu niemal wszystkie gatunki papieru. Przodował Dolny

Śląsk (Chojnów, Jelenia Góra, Rozbórk, Pieńsk nad Nysą, Łużycką, Rudawa i inne). Poważnie również reprezentowany był na Śląsku Opolskim (Opole, Oleśnica i inne), słabiej już na Pomorzu i Mazurach. Przed wojną ziemie śląskie były głównym dostawcą papieru dla lipskiego przemysłu drukarsko-księgarskiego.

Papiernie Ziem Odzyskanych zostały, niestety, bardzo zniszczone. Z około 100 zakładów na połączonych ziemiach polskich do końca 1945 r. uruchomiono zaledwie 40, a mianowicie 3 fabryki celulozy: Włocławek, Kalety i Czulów, 24 fabryki papieru i kartonu oraz 13 fabryk tektury.

W końcu 1946 r. pracowało już 42 fabryki papieru i kartonu, 20 fabryk tektury; tylko liczba fabryk celulozy nie wzrosła, prowadzone są jednak intensywne prace nad ich odbudową (Kłucze, Warta, Niedomice, Krapkowice i Jelenia Góra).

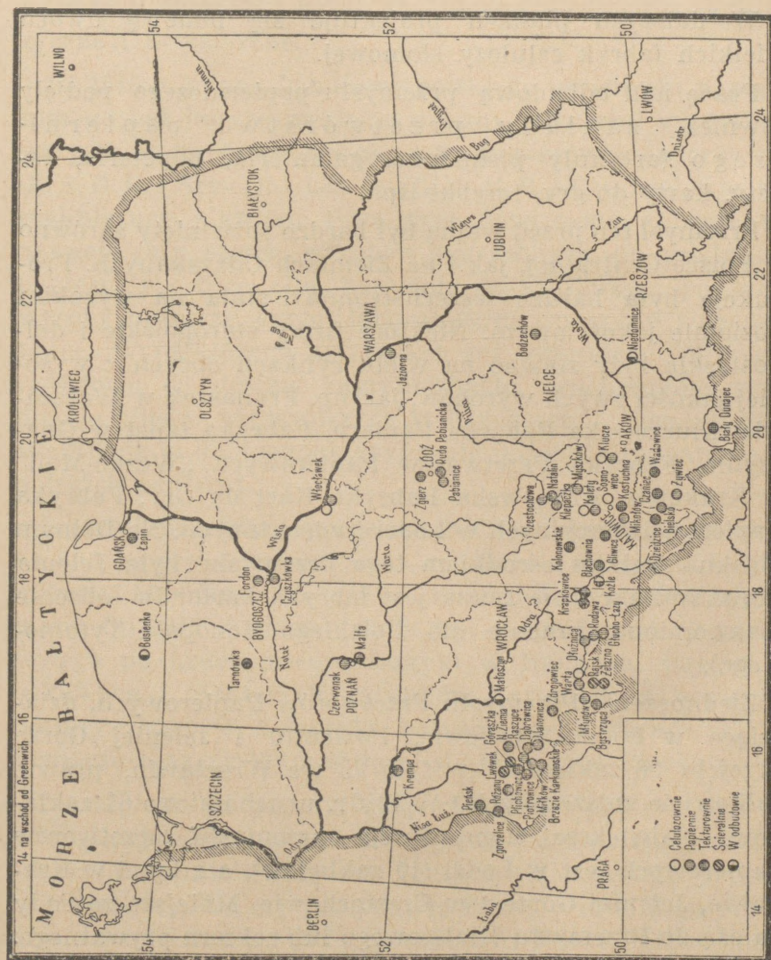
Produkcja celulozy, papieru i tektury przedstawiała się następująco (w tonach):

	r. 1937	r. 1945	r. 1946
	bez Ziem Odzysk.		
Celuloza	93.000	12.270	55.773
Papier	195.000	30.389	147.537
Tektura	44.000	5.682	23.355

Równolegle ze wzrostem produkcji wzrasta stale jakość i różnorodność produkowanych wyrobów. Na razie produkuje się głównie tańsze gatunki papieru.

Plan trzyletni przewiduje podniesienie krajowej produkcji do 400 tys. ton, co pozwoliłoby nie tylko zaspokoić zapotrzebowanie wewnętrzne, na poziomie znacznie wyższym niż przed wojną, ale i wyeksportować około 100 tys. ton. W obliczeniu tym bierze się za podstawę zużycie papieru w ilości 14 kg na głowę mieszkańca, podczas gdy w 1946 r. zużywano w Polsce znikomą ilość około 6 kg na głowę mieszkańca.

W planach powiększenia produkcji przemysłu papierniczego musimy się liczyć z faktem, że zabraknie podstawowego surowca, tj. drzewa świerkowego, którego wyniszczone lasy nie będą mogły dostarczyć w potrzebnych



Rys. 5. Przemysł papierniczy

ilościach. Wyjściem z tej trudności będzie produkcja celulozy natronowej z drzewa sosnowego. W 1946 r. rozpoczęto odbudowę fabryki celulozy natronowej w Krapkowicach i przewidziana jest odbudowa takiej fabryki w Cieplicach.

W dalszych planach projektuje się budowę dwóch wielkich fabryk celulozy słomowej.

Pracę nad odbudową przemysłu papierniczego podjęły również zakłady przetwórstwa papierniczego (artykuły piśmienne, galanteria, papeteria, tapety, karty do gry, torebki itp.).

Przemysł ten przed wojną był bardzo rozwinięty zarówno w Polsce Centralnej, jak i na Ziemiach Odzyskanych. Produkcja była bardzo wszechstronna i stała na wysokim poziomie jakościowym. Niektóre firmy staropolskie i dolnośląskie były sławne na wielu rynkach obcych z wysokiej jakości swych wyrobów, jak np. Franaszek w Warszawie, Kluczeńska Fabryka Papieru, Fabryka tapet w Gnaszynie, Fabryka Przetworów Papierowych „Wesko-Moll“ w Krakowie, Krakowska Fabryka Kart do Gry, Fabryka Papierów Izolacyjnych w Łodzi i wiele innych. Na Dolnym Śląsku wielkim ośrodkiem tego przemysłu była Jelenia Góra. W Zakrzewie znana jest fabryka kartonów (obecnie uruchomiona, pracuje dla Polskiego Monopolu Tytoniowego).

Zjednoczenie Przemysłu Przetworów Papierowych, działające w Łodzi, Krakowie, Poznaniu i Jeleniej Górze przejęło 86 zakładów (w tym 25 we Wrocławiu, prawie całkowicie zniszczonych.) W 1946 r. uruchomiono 61 zakładów. Największa koncentracja przemysłu przetworów papierowych jest w Łodzi (10 zakładów), a z kolei w Krakowie, Jeleniej Górze i w Częstochowie. Mniejsze zakłady należą do Przemysłu Miejscowego lub sektora prywatnego.

Przemysł poligraficzny był wspaniale rozwinięty na Ziemiach Odzyskanych, a niedostatecznie

w Polsce Centralnej. Na samym Śląsku Dolnym i Opolskim pracowały 253 drukarnie, podczas gdy w całej Polsce przedwojennej 497 drukarni. Przemysł drukarski ziem śląskich był bardzo wyspecjalizowany. Oprócz druku zwykłych książek i gazet drukowano wydawnictwa muzyczne i artystyczne.

W 1946 r. bilans handlowy polskiego przemysłu papierniczego był jeszcze wybitnie ujemny. Obciążał go przede wszystkim import surowca, jak: papierówki świerkowej (Z. S. R. R. i Szwecja), kaolinu (Z. S. R. R. i Czechosłowacja), makulatury i szmat. Poza tym dowieziono głównie ze Szwecji cały szereg wyrobów potrzebnych do produkcji papieru, jak filce, sita, kamienie do szlifierzy, specjalne wyroby hutnicze, sprzęt laboratoryjny, maszyny i chemikalia. W niektórych artykułach już uniezależniliśmy się częściowo od dostaw zagranicznych: uruchomiono produkcję filców papierniczych w Krzyżatce i Tomaszowie. Produkcja ta daje jednak zbyt małe ilości dla zaopatrzenia polskich papierni.

Stałymi pozycjami przywozu będą surowka papierowa i kaolin, a przez dłuższy czas — maszyny, narzędzia i chemikalia. Musimy ten przywóz zrównoważyć wywozem papieru. Od 1947 r. przewidziany jest eksport papieru gazetowego po uruchomieniu fabryki w Rudawie, papierów pakowych i niektórych gatunków kartonów, a wreszcie tektury brązowej z fabryki kolonowskiej i Tarnówki na Pomorzu oraz z odbudowującej się fabryki w Pieńsku.

Ze względu na gatunki eksportowanego papieru najodpowiedniejszymi rynkami zbytu będą dla nas: Jugosławia, Węgry, Rumunia i Bułgaria. Tektura przeznaczona jest na rynek angielski. Przy pomyślnym rozwoju produkcji przemysłu papierniczego już z początkiem 1948 r. bilans handlowy w tym dziale powinien być w przybliżeniu zrównoważony.

PRZEMYSŁ MINERALNY

Do przemysłu mineralnego zaliczamy: przemysł ceramiczny, cementowy, wapienny i szklarski. Organizacyjnie większość zakładów przemysłu mineralnego podlega Centralnemu Zarządowi Przemysłu Materiałów Budowlanych. Część zakładów przejęło Ministerstwo Odbudowy (wszystkie betoniarnie i mniejsze cegielnie produkujące poniżej 6,5 mil. sztuk cegły rocznie); niektóre zakłady, przeważnie drobne, przejęły Zarządy Przemysłów Miejsowych. W wyrobach ceramicznych, zwłaszcza glinianych i kamiennych dużą rolę odgrywają drobne wytwórnie prywatne, rzemiosło i przemysł ludowy.

W Polsce Centralnej przemysł mineralny, z wyjątkiem cementowego, należy do najsłabiej rozwiniętych gałęzi przemysłu, natomiast na Ziemiach Odzyskanych był to jeden z najpotężniej rozbudowanych działów produkcji. Pomimo wielkich zniszczeń i strat, jakie poniosły zakłady przemysłu mineralnego na Ziemiach Odzyskanych, a obliczanych przeciętnie na 45% zdolności produkcyjnej, posiadamy obecnie znacznie większe niż przed wojną możliwości produkcyjne w zakresie wszystkich wytworów przemysłu mineralnego.

Ilościowo stan przemysłu mineralnego na ziemiach polskich przedstawiał się następująco:

W 1937 roku było czynnych:

Ogółem . . .	2.703	zakł.,	zatrudn.	103	tys. osób
w tym w Polsce Centr.	1.649	„	„	53	„ „
a na Ziem. Odzyskan.	1.054	„	„	50	„ „

Ziemie zachodnie, mające mniej zakładów niż ziemie pozostałe, zatrudniały prawie taką samą ilość robotników, co wskazuje na to, że są to przeważnie duże jednostki produkcyjne.

Do 1. IX. 1946 r. uruchomiono 1261 zakładów przemysłu mineralnego, w tym 776 zatrudniających powyżej 20 robotników. Wśród zakładów uruchomionych wysuwają się na pierwszy plan cementownie, cegielnie i huty szkła.

Przemysł ceramiczny

Przemysł ten obejmuje wyroby z gliny: cegłę budowlaną i ogniotrwałą, dachówki i sączki, kafle zwykłe i ozdobne, wyroby garncarskie pospolite, wyroby fajansowe i porcelanowe, wreszcie wyroby kamienne.

Gлина zwykła ogniotrwała oraz inne surowce potrzebne dla przemysłu ceramicznego (z wyjątkiem najwyższych gatunków glinki porcelanowej) występują na ziemiach polskich w dużych ilościach. Szczególnie obficie zaopatrzone są pod tym względem Ziemie Odzyskane. W Polsce Centralnej, mimo dobrych warunków naturalnych, przemysł ceramiczny jest słabo rozbudowany, szczególnie w zakresie bardziej wartościowych wyrobów, jak porcelana, majolika i inne. Doskonałym uzupełnieniem dla produkcji polskiej są pod tym względem zakłady Ziem Odzyskanych o dużym potencjale produkcyjnym i wysokiej specjalizacji.

Wyroby ceglarskie. Cegła i dachówka znane są w Polsce od XI w. Początkowo cegła używana była tylko do budowy zamków i grodów obronnych. Od czasów Kazimierza Wielkiego zaczęto stawiać murowane domy mieszkalne. Z czasem cegła nabiera coraz większego znaczenia dzięki swej trwałości i odporności na działanie ognia. Do rozpowszechnienia cegły przyczynia się wynalezienie w 1813 r. maszyny ceglarskiej, a w 1858 r. pieca Hofmana.

Na Ziemach Odzyskanych szybki rozwój przemysłu ceglarskiego sprawił, że domy drewniane stały się rzadkim zjawiskiem nie tylko w miastach, ale i w osadach wiejskich. W Polsce Centralnej jedynie w woj. poznańskim i pomorskim budownictwo murowane rozpowszechniło się

na wsi. W pozostałej części kraju cegła stosowana była głównie w budownictwie miejskim. Im dalej na wschód od Wisły, tym rzadsze były domy murowane; w woj. białostockim i lubelskim domy drewniane przeważały nawet w budownictwie miejskim.

Ciekawe cyfry znajdujemy w sprawozdaniu Komisji Ankietowej*):

Na 100 domów było murowanych:

w woj. poznańskim i pomorskim	w miastach	po wsiach
	(w dawnych granicach) . . .	98 80**)
„ „	warszawskim (bez Warszawy), łódzkim i kieleckim . .	60 17
„ „	lubelskim i białostockim . .	26 4,2
„ „	Małopolsce Zachodniej	48 7,5

Cyfry te, pomimo upływu 20 lat od czasu ogłoszenia badań Komisji Ankietowej, uległy niewielkiej poprawie. Jedną z głównych przyczyn takiego stanu rzeczy był słaby rozwój cegielni, bardzo zacofanych pod względem urządzeń technicznych, a także ich nierównomierne rozmieszczenie geograficzne. Cegielnie w Polsce Centralnej, z wyjątkiem b. woj. zachodnich, skupiają się głównie w pobliżu ośrodków miejskich i przemysłowych. Przeciętnie jedna cegielnia w Polsce przedwojennej przypadała na 357 km²***), co przy złym stanie komunikacji jest ogromną

*) Sprawozdanie Komisji Ankietowej, Praca Zbiorowa, wyd. Prezydium Rady Ministrów, Warszawa — 1928 r.

**) Wprowadzenie budynku murowanego na wieś zachodniopolską dokonało się w drodze ustawowego zakazu wznoszenia budowli drewnianych. Zakaz ten był podyktowany względami na ochronę lasu i pożary.

***)) W 1927 r. Polska posiadała 810 cegielni przemysłowych i 1238 polowych. W 1937 r. Polska posiadała 1099 cegielni należących do zakładów od I do VII kategorii. Statystyki mniejszych zakładów tzn. takich, które zatrudniały mniej niż 4 robotników, GUS nie podaje, nie uwzględnione są więc tutaj cegielnie polowe.

przeszkodą w rozpowszechnieniu cegły w budownictwie wiejskim.

Na Ziemiach Odzyskanych jedna cegielnia przypadała przeciętnie na 80 km². Zakłady te, przeważnie o dużej zdolności produkcyjnej, były dobrze wyposażone technicznie. Największą koncentrację cegielni wykazuje Dolny Śląsk, który poza rynkiem lokalnym zaopatrywał w wyroby ceglarskie Pomorze i częściowo rynki niemieckie.

Straty wojenne w przemyśle ceglarskim są bardzo duże. Z 1700 cegielni czynnych w Polsce przed wojną*) (900 cegielni w Polsce Centralnej i 800 cegielni na Ziemiach Odzyskanych), w 1946 r. uruchomiono około 150 zakładów. Zakładów nieczynnych nadających się do odbudowy i uruchomienia jest około 550; pozostałe nie nadają się do odbudowy. Wielkość produkcji w 1946 r. obliczona jest na około 360 milionów sztuk cegieł, podczas gdy produkcja na ziemiach Polski przedwojennej wynosiła 1,8 miliarda sztuk (1937 r.) i nie mniejsza była na Ziemiach Odzyskanych. Zdolność produkcyjna cegielń na ziemiach Polski przedwojennej wynosiła 2,5 miliarda sztuk i tyleż na Ziemiach Odzyskanych.

Uruchomione cegielnie okręgów warszawskiego, białostockiego, lubelskiego i kieleckiego zostały tak ogłocone przez okupanta z wszelkiego wartościowego sprzętu i maszyn, że prawie wszędzie produkują cegłę metodą ręczną. Lepiej wygląda sytuacja w okręgach zachodnich i południowych, choć i tu wszystkie prawie zakłady wymagają poważnych remontów i inwestycji. Stosunkowo najmniej zniszczone zostały zakłady dolnośląskie, których produkcja dzięki temu kalkuluje się najtaniej i daje wysokowartościowy towar.

*) Wszystkie cyfry zaczerpnięte z obliczeń inż. J. Zawistowskiego *Ceramika Czerwona w Planie 3-letnim*, — *Przegląd Techniczny* 1946 r. Numer Kongresowy, str. 166.

Odbudowa cegielń w Polsce jest jednym z najpilniejszych zadań wobec olbrzymich potrzeb budownictwa i konieczności oszczędzania lasów. W ciągu ostatnich dwóch lat dokonano dużych inwestycji i napraw w cegielniach. Plan trzyletni przewiduje podniesienie produkcji w 1949 r. do 1,6 miliarda sztuk. Do osiągnięcia tej produkcji należy uruchomić około 400 cegielń, w tym 75% całkowicie zmechanizowanych.

Przy najwyższym nasileniu ruchu budowlanego w Polsce, który może nastąpić dopiero za 20 — 30 lat, zapotrzebowanie cegły wyniesie 5 miliardów sztuk. Rozmieszczenie zakładów cegielnianych w terenie powinno być takie, aby cegielnia obsługiwała całkowicie swój rejon, określony w przybliżeniu promieniem 10 — 15 km, przy czym wzdłuż linii kolejowych i dróg wodnych zasięg cegielni może się znacznie wydłużać. Całkowita mechanizacja cegielń i gęste ich rozmieszczenie udostępnią cegłę wsi, która będzie mogła przejść do budownictwa murowanego.

Prócz cegły zwykłej, dziurawki, pustaków itp., niektóre zakłady ceglarskie wyrabiają dachówkę i dreny. Wyrób dachówek najlepiej rozwinięty jest na Ziemiach Odzyskanych. Zarówno zakłady ceglarskie Polskiej Centralnej jak i Ziemi Odzyskanych produkują dreny. W przyszłości w miarę rozwoju robót melioracyjnych w rolnictwie polskim trzeba będzie znacznie rozbudować ten dział produkcji.

Kaflarstwo. W Polsce Centralnej produkowano tylko zwykłe kafle i to w ilościach nie wystarczających. Poważną część zapotrzebowania wyrobów ogniotrwałych pokrywał import z Czechosłowacji i Niemiec. Na Ziemiach Odzyskanych ten dział produkcji stał bardzo wysoko. Największymi dostawcami kafli są: Dolny Śląsk i Ziemia Lubuska. Głównymi ośrodkami tej produkcji jest powiat bolesławicki z zakładami w Bolesławcu, Grodowie, Zabłociu, Ulinowie i innych miejscowościach, następnie Jelenia Góra

i Wielgolasie (powiat lwówecki). Uruchomiono już kilka większych zakładów w powiecie bolesławickim i w Wielgolasiu.

Wyroby ogniotrwałe. Fabryki dolnośląskie wyspecjalizowały się również w wyrobach szamotowych, kwasoodpornych, izolacyjnych, magnezytowych i innych. Przed wojną Polska poważną ilość tych wytworów sprostawała z zagranicy.

Wyroby garncarskie. Garnki gliniane pospolite, majolika i terakota wyrabiane były w Polsce w dużych ilościach przez przemysł ludowy. Większych wytwórni przemysłowych było brak. Artykuły te stanowiły poważny przedmiot przywozu. Na Ziemiach Odzyskanych przemysł ten poważnie był rozwinięty, dostarczając wartościowych wyrobów majolikowych, z terakoty i innych. Podobnie, jak i w innych wyrobach ceramicznych, przoduje Dolny Śląsk, zwłaszcza powiat bolesławicki.

Wyroby kamienne. Produkcja tego działu obejmuje wyrób rur kamionkowych, posadzek, kształtków dla przemysłu, sanitarii kamionkowych, naczyń kwasoodpornych i do użytku domowego. W Polsce Centralnej rury kamionkowe produkowane są przez fabryki w Kawenczyźnie, Radomiu (Marywil) i Suchedniowie. Produkcja ich przed wojną nie pokrywała zapotrzebowania wewnętrznego; znaczną ilość kamionki dowożono z Niemiec i Czech, a nawet z W. Brytanii. Brakło przede wszystkim naczyń kwasoodpornych i sanitarii; jedynie dział naczyń kamiennych pokrywał potrzeby wewnętrzne. Posadzki kamionkowe produkowała fabryka w Opocznie, która zyskała światową sławę*).

Na Ziemiach Odzyskanych produkcja kamionki stała zawsze bardzo wysoko i stanowiła poważny artykuł eks-

*) Otrzymała nagrody na międzynarodowych wystawach w Paryżu i Brukseli.

portu. Ośrodkiem tej produkcji jest obecnie Dolny Śląsk. Maksymalna produkcja kamionki na ziemiach polskich przed wojną wynosiła 16 tys. ton. W r. 1946 (I. VII — XII) wyprodukowano naczyń kamionkowych 72 ton, kwasoodpornych 17 ton, rur i kształtków 1.244 ton, ogółem wyrobów kamionkowych 1.488 ton. Wyroby kamionkowe powinny stać się poważnym artykułem eksportowym. W 1946 r. eksportowano już kamionkę kanalizacyjną.

Wyroby fajansowe. Produkcja wyrobów fajansowych stała wysoko zarówno na Ziemiach Odzyskanych, jak i w Polsce Centralnej. Wyrabiane były fajanse stołowe domowego użytku oraz sanitarne.

Na Ziemiach Odzyskanych produkcja fajansów odgrywała stosunkowo mniejszą rolę wobec świetnego rozwoju przemysłu porcelanowego. Zakłady produkujące fajanse skoncentrowały się głównie na Dolnym Śląsku.

W Polsce Centralnej słaby rozwój przemysłu porcelanowego i wysoka cena tych wyrobów stwarzały chłonny rynek dla produkcji fajansów, które były w bardzo dobrym gatunku i miały szeroki zakres wytworów. Największe fabryki fajansów znajdują się w Chodzieży (specjalność — garnitury umywalniane), Radomiu (Marywil) i Włocławku. Warszawa była dużym ośrodkiem produkcji fajansów, obecnie całkowicie zniszczonym.

W końcu 1946 r. pracowało 7 fabryk fajansu, które wyprodukowały 1.742 ton fajansu stołowego i 671 ton fajansu sanitarnego. W 1938 r. produkcja fajansów w Polsce (w granicach przedwojennych) wynosiła 12 tys. ton. Polska była poważnym eksporterem fajansów, które znajdowały zbyt w Holandii, Rumunii, Niemczech, Palestynie i innych krajach. W 1946 r. Polska wróciła do dawnych tradycji eksportera fajansu, wywożąc te wyroby do ZSRR i U. S. A.

Wyroby porcelanowe. W tej gałęzi przemysłu ceramicznego Ziemia Odzyskana całkowicie zmieniają sy-

tuację Polski, przekształcając ją z importera wyrobów porcelanowych na poważnego eksportera.

W Polsce Centralnej była to jedna z najsłabiej rozwiniętych gałęzi produkcji. Pięć większych fabryk wyrobów porcelanowych znajduje się w Ćmielowie, Częstochowie, Chodzieży, Bogucicach i Chorzowie. Najwyższych gatunków porcelany dostarczała fabryka w Ćmielowie. Produkcja tych fabryk nie pokrywała zapotrzebowania krajowego, szczególnie w zakresie ozdobnych wyrobów porcelanowych i porcelany elektrotechnicznej. W 1938 r. wyprodukowano ogółem 5,8 tys. ton porcelany. Import pokrył w tym czasie około 10% zapotrzebowania wewnętrznego (pod względem wartości*). Importowano głównie porcelanę techniczną i najwyższe gatunki stołowej.

Ziemie Odzyskane posiadały 14 fabryk porcelany o rocznej produkcji 22 tys. ton**), a więc niemal czterokrotnie przewyższały produkcję Polski Centralnej w jej szczytowym rozwoju. Przemysł ten zgrupowany jest głównie na Dolnym Śląsku. Niektóre fabryki śląskie, jak Kriestera w Wałbrzychu (porcelana ozdobna stołowa), cieszyły się sławą światową. Nie wyrabiano tu jedynie najwyższych gatunków porcelany artystycznej i ozdobnej. Dolny Śląsk był wielkim eksporterem porcelany stołowej w bardzo wysokim gatunku i porcelany technicznej. Specjalnością fa-

*) W 1929 r. import musiał pokryć 46% zapotrzebowania wewnętrznego. Uzyskano więc duży sukces w rozwoju przemysłu porcelanowego w ostatnim dziesięcioleciu przedwojennym. Wzrost produkcji krajowej w okresie 1932—38 r. obliczany był na 286%, pomimo to nie był jeszcze wystarczający.

**) Cyfry zaczerpnięte z referatu dr. T. Spiessa „Warunki rozwoju ceramiki szlachetnej w Polsce”. Przegląd Techniczny 1946 r. Numer Kongresowy, str. 163—166.

bryk śląskich w zakresie porcelany technicznej są izolatory porcelanowe do wysokich napięć*).

Pomimo wielkich zniszczeń fabryk porcelany zarówno w Polsce Centralnej, jak i na Ziemiach Odzyskanych, zdolano uruchomić do końca 1946 roku 13 fabryk, które wyprodukowały w ciągu tego roku 2.964 ton porcelany stołowej, białej i dekorowanej, oraz 1.364 ton izolatorów, sprzętu instalacyjnego i porcelany technicznej. Ogółem 4.328 ton.

Do największych uruchomionych fabryk należą:

w Polsce Centralnej na Ziemiach Odzyskanych

roczna zdolność produkcyjna w tonach:

Fabryka Chodzież . .	1.500	Fabryka Kriestera . .	2.500
„ Ćmielów . .	1.300	„ Tielscha . . .	2.500
„ Giesche . . .	1.300	„ Koenigszelt .	2.000
„ Boguchwała	800	„ Zofiówka . .	1.000
„ pozostałe . .	1.700		
ogółem: .	6.600	ogółem: .	8.000

Produkcję tę fabryki porcelany będą mogły osiągnąć po przeprowadzeniu koniecznych remontów i inwestycji.

Już w 1947 r. Polska eksportowała poważne ilości do Z.S.R.R., U.S.A. i Szwecji. Ogółem w tym roku porcelany i fajansu wywieziono 80 ton za cenę przeszło 6 mil. złotych obiegowych.

Przemysł szklarski

Przemysł ten w Polsce Centralnej ilościowo był poważnie rozwinięty, ale nie przystosowany w wielu gałęziach

*) Na potrzeby przemysłu ceramicznego pracuje w Wałbrzychu słynna fabryka Wunderlicha, produkująca kalkomanie. Fabryka ta przed wojną rozwinięła poważny eksport, zaspokajając w 70% zapotrzebowanie światowe.

wytwórczości do potrzeb rynku wewnętrznego. Huty Polski Centralnej nastawione były przede wszystkim na produkcję tańszych wyrobów, pospolitych naczyń szklanych, szkła taflowego, butelkowego, prasowanego i innych. Była to pozostałość z okresu zaborów, kiedy hutnictwo polskie nastawione było na pojemny rynek rosyjski. W okresie dwudziestolecia międzywojennego hutnictwo szklane Polski Centralnej znacznie rozszerzyło zakres swojej produkcji. Nie wyrabiano jednak wielu gatunków, jak szkła optycznego, niektórych laboratoryjnych, taflowego o większych wymiarach i wysokich gatunków szkła stołowego oraz lepszych kryształów. Toteż droższe artykuły szklarskie dowożono z Czechosłowacji i Niemiec. Import ten zrekompensowany był częściowo eksportem naczyń szklanych, butelek oraz szkła prasowanego na rynki południowo-wschodnie.

Największym ośrodkiem przemysłu szklarskiego w Polsce Centralnej była Warszawa, gdzie łącznie z najbliższą okolicą pracowało 11 hut z ogólnej liczby 69 hut pracujących w Polsce przedwojennej (prócz tego pracowały 34 zakłady produkujące lustra oraz liczne szlifiernie szkła). Z kolei do ważnych ośrodków przemysłu szklarskiego należą: Będzin, Radom, Częstochowa, Łódź, Piotrków i Chodzież. Największe fabryki szklane były filiami fabryk czesko-morawskich; zakłady te powstały w 70-tych latach w okresie kryzysu, jaki przeżywały huty polskie wskutek drożyzny drzewa i złego dowozu węgla. Nowo powstałe fabryki ulokowały się w pobliżu kopalń węgla, co im zapewniło świetny rozwój. Najstarsza huta w Polsce znajduje się w okolicy Pilawy. Huta ta powstała w pierwszych latach XIX stulecia z początkiem rozwoju wielkoprzemysłowego hutnictwa szklanego w Polsce.

Na skutek wojny zrujnowany został zwłaszcza okręg warszawski. Zniszczenie to rekompensują jednak z nadwyżką Huty szklane Ziemi Odzyskanych. Przemysł szklar-

ski obok porcelanowego był specjalnością tych ziem, zwłaszcza Śląska Dolnego.

Hutnictwo szklarskie Ziemi Odzyskanych zarówno pod względem produkcji ilościowej, jak i jakościowej, stało bardzo wysoko. Zakres wytwórczości obejmował wszystkie rodzaje wytworów, od zwykłych szkieł taflowych do precyzyjnych optycznych i laboratoryjnych oraz wykwintnych kryształów.

Największym ośrodkiem szklarskim na Ziemiach Odzyskanych są obecnie Bory Dolnośląskie, gdzie przemysł ten rozwinął się w oparciu o doskonałe piaski szklarskie i bogate złoża węgla brunatnego.

W samym Pieńsku nad Nysą było 8 dużych hut szkła zaopatrzonych w nowoczesne maszyny i aparaty. Niestety, Pieńsk przechodził w czasie walki siedem razy z rąk do rąk i został całkowicie zniszczony.

Wielkim ośrodkiem przemysłu szklarskiego jest Jelenia Góra, znana ze szkieł technicznych i optycznych. Poza tym szkła optyczne produkują Zgorzelice. Na specjalną wzmiankę zasługują huty szkła lanego i lustrzanego w Wałbrzychu. Cennych kryształów dostarczają huty w Puszczykowie, Józefinach (obok Szklarskiej Poręby) i inne. Huta w Żukowie produkuje szkła sygnałowe i kolorowe.

Ogólny bilans wojennych strat hutnictwa szklarskiego przedstawia się następująco: Polska Centralna straciła 52 zakłady i 30% zdolności produkcyjnej, Ziemia Odzyskane straciły 17 zakładów i 60% swojej zdolności produkcyjnej*).

*) Obliczenia inż. J. Jabłkowskiego „Plan 3-letni Przemysłu Szklarskiego”, Przegląd Techniczny 1946 r. Numer Kongresowy, str. 171.

W 1945 r. Centralny Zarząd Przemysłu Materiałów Budowlanych posiadał:

w Polsce Centralnej	25 zakł.
na Ziemach Odzysk.	31 „
Departament Przem. Miejsc. w Polsce Centr.	22 „
Centr. Zw. Przem. Metal. na Ziemach Odzysk.	1 „
Ogółem	79 zakł.

z których do końca 1946 r. zdołano uruchomić 47 zakładów, w tym 15 na Ziemach Odzyskanych.

Pomimo tych zniszczeń zdolność produkcyjna polskiego przemysłu szklarskiego jest dziś większa niż przed wojną, zarówno pod względem ilościowym, jak i różnorodności gatunków. Toteż już w 1946 r. Polska stała się eksporterem wyrobów szklarskich. Wywieziono w tym roku szkła okiennego i zbrojonego 552 tys. m², 16 milionów sztuk butelek szklanych i butli, poza tym kryształ i szkło stołowe — ogółem za sumę około 168 milionów zł obieg. Głównym odbiorcą szkła okiennego i butelek był Z. S. R. R., szkła okiennego i sygnałowego Szwecja, kryształów — Ameryka Południowa. Prowadzone są pertraktacje z Holandią, Danią, Norwegią i Afryką Południową w sprawie dostawy wyrobów szklarskich.

W planie trzyletnim przewidziana jest odbudowa 22 hut i rozbudowa 17; te ostatnie byłyby całkowicie zautomatyzowane. Po wykonaniu tego planu zdolność produkcyjna hut szklanych wzrośnie z 120 tys. ton w 1946 r. do 250 tys. ton w 1949 r.; z tego na eksport będzie można przeznaczyć około 100 tys. ton, zakładając wzrost spożycia powyżej norm przedwojennych. Na eksport pracowałyby przede wszystkim huty Ziem Odzyskanych. W ciągu roku 1947 plan ten już został częściowo wykonany.

Głównym hamulcem w odbudowie i rozbudowie przemysłu szklarskiego jest brak chemikalii (np. zapotrzebo-

wanie na kwas fluorowodorowy krajowy przemysł chemiczny pokrył zaledwie w 3%), maszyn i narzędzi, brak szamotów, dynasów, kształtków itp. oraz dotkliwy brak fachowców. Szeroko zakrojone szkolenie nowych kadr fachowców dopiero po kilku latach dostarczy wykwalifikowanego personelu.

Przemysł cementowy

Produkcja cementu była przed wojną dumą polskiego przemysłu. Cement polski był najlepszej jakości, która nie ustępowała najlepszym gatunkom zagranicznym.

Ośrodkiem tego przemysłu w Polsce Środkowej jest południowo-zachodnia część woj. kieleckiego i północno-zachodnia część woj. krakowskiego, gdzie znajdują się największe cementownie (w Grodźcu pod Będzinem, pod Olkuszem, w Podgórzu, w Sierszy, pod Częstochową i pod Kielcami).

Produkcja cementu w okręgu kielecko-krakowskim stanowiła ok. 80% produkcji polskiej. Skupienie cementowni w pobliżu najbogatszych w Polsce pokładów margli wapiennych Pasa Wieluńsko-Krakowskiego oraz w pobliżu kopalń węgla i najbardziej uprzemysłowionych okolic kraju wpływało bardzo dodatnio na kalkulację kosztów produkcji. W tej korzystnej sytuacji znajdowała się również cementownia w Goleszowie (Śląsk cieszyński). Położenie cementowni, znajdujących się poza okręgiem kielecko-krakowskim, jak Firlej i Wejherowo, jest gorsze ze względu na znaczny koszt dowozu węgla. Jednak obecność na miejscu dobrych margli cementowych i chłonnego rynku zbytu rekompensuje poniekąd koszt przewozu węgla. Ujemną stroną położenia cementowni okręgu kielecko-krakowskiego jest sześćsetkilometrowa odległość od morza, która utrudnia zbyt za granicę. Eksport zagraniczny był przed wojną koniecznością dla polskiego

przemysłu cementowego wobec bardzo małego zużycia cementu w kraju.

Wysoki gatunek cementu polskiego pozwalał kierować eksport na najodleglejsze rynki świata: do Ameryki Płd. i Półn., Afryki Półn., Płd. oraz Azji Zachodniej. W Europie odbiorcami polskiego cementu były kraje skandynawskie, nadbałtyckie i Rumunia.

Utrudniała zbyt konkurencja niemiecka i belgijska. Oba te kraje miały cement tańszy ze względu na większą koncentrację produkcji i mniejszą odległość od morza.

Zdolność produkcyjna 9 cementowni Polski Centralnej (Grodziec, Szczakowa, Wysoka, Goleszów, Saturn, Górka, Rejowiec, Wiek i Wejherowo) wynosiła ok. 1.700 tys. ton, z czego na trzy największe, Grodziec, Szczakową i Wysoką, przypadało około 1 mil. ton. W 1938 r. cementownie wykorzystywały swoją zdolność produkcyjną w 94%, dostarczając około 1.600 tys. ton. W skali światowej polski przemysł cementowy wytwarzał około 1,5% ogólnej produkcji cementu, w tym około 3% produkcji europejskiej.

Ziemie Odzyskane również posiadały bardzo poważnie rozwinięty przemysł cementowy, zgrupowany w dwóch ośrodkach. W rejonie Szczecina pracowało 6 cementowni, na Śląsku Opolskim 5 cementowni. Poza tymi okręgami znajdowała się tylko jedna cementownia w pow. bolesławickim (Podgrodzie). Zdolność produkcyjna 12 cementowni Ziem Odzyskanych wynosiła 2.060 tys. ton.

Cementownie Polski Centralnej na ogół nie ucierpiały na skutek działań wojennych, były tylko mocno wyczerpane gospodarką okupanta, pracując w czasie wojny wyjątkowo ciężko bez prac remontowych i konserwacyjnych. Bardzo natomiast ucierpiały cementownie Ziem Odzyskanych. Sześć cementowni szczecińskich przestało prawie istnieć, na Opolszczyźnie zaś dwie fabryki zostały zniszczone w mniejszym, a trzy w dużym stopniu.

Do końca 1946 r. Zjednoczenie Fabryk Cementu uruchomiło 12 cementowni: wszystkie cementownie w Polsce Centralnej w liczbie dziewięciu i na Ziemiach Odzyskanych, z cementowni opolskich Groszowice oraz Miasto-Opole (nieczynne jeszcze Opole Port, Góra, Silesia i Wróblin), a wreszcie cementownię Podgrodzie. Produkcja w 1946 r. osiągnęła 1.398 tys. ton cementu, z czego na Ziemi Odzyskane przypadało 25%.

Przy cementowniach „Goleszów“, „Górka“ i „Podgrodzie“ są urządzone wapienniki (razem 13 pieców do wypalania wapna). „Podgrodzie“ i „Szczakowa“ produkują wapno hydrauliczne. Nadto „Szczakowa“ wytwarza dolomit palony oraz płyty cementowo-drzewne, cegły i pustaki, zaś „Górka“ płyty dachowe, azbestowo-cementowe (eternit). Cementownia „Goleszów“ wytwarza niewielkie ilości cementu wodoszczelnego. W cementowni „Wysoka“ jest w przygotowaniu produkcja cementu hutniczego. Poza tym cementownie śląskie produkują cement ogniotrwały, który Polska przed wojną dowoziła z Niemiec.

W połowie r. 1946 przystąpiono już do eksportu cementu, kierując go głównie do Z. S. R. R., poza tym do Szwecji, Brazylii, Wenezueli i Francji. Ogółem w 1946 r. wyeksportowano około 380 tys. ton na sumę około pół miliarda złotych obiegowych.

Droga wodna przez Odrę zwiększy w przyszłości zdolność konkurencyjną polskiego cementu, który może stać się poważną pozycją w bilansie handlowym. O dostawy cementu zgłaszają się do Polski jej odbiorcy przedwojenni, przede wszystkim zaś państwa skandynawskie.

Plan trzyletni przewiduje znaczną rozbudowę przemysłu cementowego. Planowana produkcja już w 1949 r. ma przekroczyć 2.000 tys. ton.

Odbudowę przemysłu cementowego ułatwia przywóz urządzeń technicznych zagwarantowany umową polsko-duńską z 1947 r.

Przemysł wapienniczy

Wapienniki znajdują się we wszystkich dzielnicach Polski. Na ziemiach Polski Centralnej największe skupienie przemysłu wapienniczego znajduje się na Wyżynie Kieleckiej, w Pasie Wieluńsko-Krakowskim i na Wyżynie Śląskiej, na Ziemiach Odzyskanych na Śląsku Opolskim, w pow. kłodzkim i w dolinie Kocaby.

Teoretyczna zdolność produkcyjna

okręgu krakowskiego obliczona jest na 40 tys. ton wapna*)

(Największe wapienniki krakowskie:

„Plaza“ i Pogorzyskie);

„ kieleckiego obliczona jest na 120 tys. ton

(Okręg ten wymaga przebudowy; największe zakłady „Kadzielnia“ i „Wapnorud“);

„ pomorskiego obliczona jest na 100 tys. ton

(Zakłady Piechocin i Wapienno, najlepiej urządzone w Polsce Centr.);

„ dolnośląskiego na 460 tys. ton

(Wojciechowo, Sobocin, Żelazno i Pilichowice; nowoczesnym zakładem jest tylko Wojciechowo);

„ wschodniośląskiego na 450 tys. ton

(10 zakładów, z których uruchomiono 5: w Gogolinie, Strzelcach, Odmęcie, Goraźdżach i Zakrzowie. Niezbędne są duże inwestycje).

W 1946 r. produkcja osiągnęła około 400 tys. ton wapna budowlanego i 17 tys. ton nawozowego. Na 1949 r. projektowana jest produkcja 800 tys. ton wapna.

*) Obliczenia inż. St. Giedwoyń „Trzyletni plan produkcji wapna. Przegląd Techniczny“ 1946 r. Numer Kongresowy str. 177.

Przemysł kamieniarski

Przyłączenie Ziem Odzyskanych wywołało całkowity przewrót w polskim przemyśle kamieniarskim. Polska z kraju niedostatecznie zaopatrzonego w kamieniołomy i zakłady kamieniarskie może się stać poważnym eksporterem tych artykułów.

Zdolność produkcyjna kamieniołomów Zagłębia Śląskiego obliczona jest na 3.650 tys. ton materiałów kamiennych*), podczas gdy

krakowskiego na 320 tys. ton,
kieleckiego „ 200 tys. ton.

Produkcja kamieniołomów śląskich połączona jest z daleko posuniętą obróbką wydobywanych tworzyw.

Przemysł kamieniarski Ziem Odzyskanych skupił się głównie na Dolnym Śląsku, wykorzystując złoża sudeckie i masywu Sobótki. Są to wielkie zakłady, przeważnie wyposażone w bardzo nowoczesne urządzenia.

Niekorzystną stroną rozmieszczenia przemysłu kamieniarskiego w Polsce jest wielka odległość od centrum kraju głównych ośrodków produkcyjnych skupionych na Dolnym Śląsku, co stwarza duże trudności transportowe. Z tego względu projektowana jest obecnie rozbudowa kamieniołomów kieleckich i krakowskich kosztem dolnośląskich, z których przeniesiono by część urządzeń.

Inne gałęzie przemysłu mineralnego

Do najważniejszych należy przemysł betoniar-ski, odgrywający coraz większą rolę we współczesnym budownictwie. Przemysł ten dostarcza płyt chodnikowych, dachówek cementowych, cembrowin, rur kanali-

*) Według St. Sunderlanda „Przemysł kamieniarski w Polsce i jego drogi rozwoju“. Kamień i Wapno, nr 6/46, str. 3.

zacyjnych, żelbetowych podkładów kolejowych, żelbetowych masztów do linii wysokiego napięcia, gotowych elementów do składanych budynków mieszkalnych i innych wyrobów.

W Polsce Centralnej przed wojną pracowało zaledwie kilkanaście dużych zmechanizowanych betoniarni. Większość betoniarni stanowiły prymitywnie urządzone zakłady o obróbce ręcznej.

Na Ziemiach Odzyskanych betoniarstwo stało wysoko; przeważały zakłady nowocześnie urządzone.

W powojennej produkcji zwrócono baczną uwagę na rozwój betoniarstwa, który przyspieszy tempo odbudowy kraju i pozwoli na zaoszczędzenie drzewa.

Srowadzono ze Szwajcarii i Szwecji maszyny dla przemysłu betoniarskiego, narzędzia i formy. Niektórych dostarczyła UNRRA, ale przemysł krajowy również specjalizuje się w ich wyrobie. Zorganizowano już masową produkcję dachówek cementowych i pustaków oraz żelbetowych podkładów kolejowych. Część betoniarni pracuje na usługach drogownictwa.

Materiały nowe obejmują szeroki zakres nowoczesnych artykułów stosowanych coraz powszechniej w budownictwie. Należą do nich: płyty azbestowo-cementowe, które wyrabiają w Polsce trzy zakłady; płyty izolacyjne z wełny drzewnej spojonej cementem, produkowane w pięciu zakładach; maty z prasowanej słomy (3 zakłady), z paździerzy konopnych (1 zakład), wyroby z betonu lekkiego (pianowego „betocel“ — 2 zakłady). Artykuły te pozwalają na zastępstwo drewna i żelaza oraz wyrób gotowych elementów budowlanych. Zaletą ich jest taniość, całkowite oparcie o surowce krajowe i wykorzystanie szeregu odpadków. Rozwój tej produkcji ma poważne znaczenie dla odbudowy kraju.

Jako całość przemysł mineralny w Polsce zrobił ogromne postępy na drodze odbudowy i przedstawia dziś poważną gałąź produkcji krajowej, która przyczyni się do przezwyciężenia trudności powojennych, a z czasem do podniesienia stopy życiowej w zakresie stosunków mieszkaniowych, komunikacyjnych i zaopatrzenia ludności w artykuły codziennego użytku.

PRZEMYSŁ SKÓRZANY

Do przemysłu tego zaliczamy: garbarstwo, wyrób obuwia, wyroby rymarskie i siodlarskie, galanterię skórzaną oraz kuśnierstwo.

W Polsce Centralnej przemysł skórzaný był stosunkowo małym przemysłem o dość dużym zróżniczkowaniu produkcji i różnej sile poszczególnych branż. Charakter przemysłowy posiadało tylko garbarstwo i kilka fabryk obuwia; w innych dziedzinach przeważały zakłady rzemieślnicze.

Na Ziemiach Odzyskanych przemysł skórzaný, wobec wielkiej konkurencji zakładów zachodnio-niemieckich, był słabiej rozwinięty niż inne gałęzie produkcji, np. przemysł włókienniczy lub mineralny; jednak i dział wytwórczości skórzaný był poważnie reprezentowany w tym wszechstronnie uprzemysłowionym kraju. Łącznie istniało na tych terenach 59 większych zakładów przemysłu skórzanego. Skoncentrowały się one głównie na dwóch obszarach: na Dolnym Śląsku, gdzie gęste zaludnienie i wysoka stopa życiowa mieszkańców stwarzały pojemny rynek zbytu, a także w pasie nadbrzeżnym Morza Bałtyckiego, stanowiącym teren o wysokiej klasie hodowli. Obok garbarń rozwinęły się liczne zakłady przetwórcze, jak fabryki obuwia, rękawiczek, waliz i inne.

W 1937 roku pracowało w polskim przemyśle skórzanym:

Ogółem	461 zakładów, zatr. 108 tys. osób				
w tym w Polsce Centr.	351	„	„	87	„ „
na Ziemiach Odzysk.	110	„	„	21	„ „
do VII. 1945 uruchomiono	61	„	„	3	„ „
do VII. 1946	147	„	„	7	„ „

Zniszczenie przemysłu skórzanego na wszystkich ziemiach polskich szacowane jest na 80% zdolności produkcyjnej*).

Wszystkie zakłady przemysłowe z tej dziedziny zostały przejęte przez Centralny Zarząd Przemysłu Skózanego, który przeprowadza likwidację małych, nierentownych zakładów, przekazując ich urządzenia do zakładów większych, oraz likwidację tych zakładów, których odbudowa nie oplaca się. Nieczynne zakłady C. Z. P. S. przekazuje Okręgowym Urzędom Likwidacyjnym lub osobom prywatnym w wypadku reprzywatyzowania którego z tych zakładów.

Po przeprowadzeniu komasacji C. Z. P. S. rozporządzać będzie 114 czynnymi zakładami**). Cyfra ta obejmuje 57 garbarń, 29 fabryk obuwia, 18 fabryk pasów, artykułów technicznych i rymarskich, 6 fabryk wyprawy futer oraz 4 zakłady białoskórnico-rękawicznice.

Garbarstwo

Produkcja ta w Polsce Centralnej stała na niskim poziomie. Złożyło się na to wiele przyczyn. W zaborach pruskim i austriackim konkurencja garbarń, położonych

*) „Zagadnienie przemysłu skórzanego”. — Referat zbiorowy Stow. Inżynierów i Techników Przem. Skózanego. Przegląd Techniczny 1946, Numer Kongresowy, str. 219.

**) L. Rybarski — „Reorganizacja państwowego przemysłu skórzanego”, Przegląd skórzaný Nr 7—8/1947 r. str. 2—4.

w tych państwach, nie pozwoliła rozwinąć się przemysłowi rodzimemu. W b. Królestwie przeszkadzała pracy przemysłu garbarskiego rosyjska polityka celna: bardzo wysokie cła na skóry surowe, garbniki i barwniki, a niskie na wyroby gotowe. Mimo to w Królestwie przemysł garbarski był najlepiej rozwinięty. Produkcja obejmowała głównie wyrób grubszych skór podeszwowych i na pasy, ale także chromowych itp., które główny rynek zbytu znajdowały w Rosji. W okresie międzywojennym utrudniał sytuację przemysłu garbarskiego brak surowca krajowego, garbników oraz brak kapitałów. Wielkie garbarnie oparte są w znacznej części na przerobie surowca zagranicznego, mniejsze przetwarzają na wierzchy surowiec krajowy.

Brak dobrego surowca krajowego, przy dobrze przed wojną rozwiniętej hodowli polskiej, był winą nieumiejętnego i niedbałego zdejmowania skór. Hodowla krajowa powinna zaopatrzyć garbarstwo w skóry miękkie; tylko pewną ilość ciężkich skór bydlęcych zawsze trzeba będzie sprowadzać, gdyż bydło w Polsce daje skórę za cieką. Najcenniejszą dla garbarstwa skórę posiada bydło południowo-amerykańskie, hodowane na stepach.

Najważniejszym działem polskiego przemysłu garbarskiego była wyprawa skór na podeszwy, pasy itp. W ostatnich latach przed wojną zrobiono duże postępy, rozszerzając zakres produkcji na wyprawę skór miękkich, na wierzchy obuwia, wyroby galanteryjne itp. Najgorzej przedstawiał się dział zamszownictwa i białoskórnictwa. Techniczny poziom garbarni nie był zadowalający. Przeważały drobne przedsiębiorstwa i warsztaty rękodzielnicze.

Dobrze urządzone zakłady w dziale skór twardych znajdowały się w Warszawie, Radomiu, Łodzi i Krakowie. Wyrób skór miękkich skoncentrowany był w Warszawie. Skóry lakierowane wyrabiane były w jednej dużej fabryce w Radomiu i w dwóch małych fabrykach w Żyrardowie

i Warszawie. Warszawa i Radom skupiały niemal połowę całej wytwórczości przemysłu garbarskiego. Na mniejszą skalę przemysł ten rozwinął się w województwach białostockim, poznańskim i łódzkim.

Przemysł garbarski Ziem Odzyskanych reprezentowało niewiele garbarń, ale przeważały duże zakłady. Największą garbarnią Ziem Odzyskanych jest fabryka w Brzegu, obiekt trzeci w Europie co do wielkości, posiadający własny port i własny tonaż rzeczny. Niestety, fabryka ta została przejęta bez żadnej maszyny i bez dopływu wody wskutek zniszczenia rurociągów. Pomimo tych zniszczeń została częściowo uruchomiona w ciągu kilku miesięcy. Uruchomiono również dwie całkowicie zdewastowane duże garbarnie w Braniewie i szereg innych. Produkcja garbarń, które zdołano uruchomić w Polsce Centralnej i na Ziemiach Odzyskanych, stanowiła w 1946 r. zaledwie czwartą część przedwojennej produkcji Polski w dawnych granicach, w porównaniu jednak z 1945 r. wykazuje poważny wzrost.

Produkcja skór (w przeliczeniu na wagę skór surowych)	1937 r.	1945 r.	1946 r.
ogółem w tonach	60.000	6.553	15.550
podeszwowe w tonach	22.107	1.101	3.859
wierzchnie w tys. m ²	2.686	323	1.111
pasy pędne w tonach	580	17	291

Produkcja planowana na 1949 r. ma osiągnąć 50.000 ton skór, przy znacznej rozbudowie garbarń. W 1946 r. zdolność produkcyjna garbarń obliczona na 38.000 ton skór nie została wykorzystana z powodu braku surowców. Polska przed wojną dowoziła skóry surowe i garbniki; w 1937 r. dowieziono 24 tys. ton skór surowych, 17 tys. ton ekstraktów garbarskich. Obecnie import skór jest ogromnie utrudniony wobec braku tego surowca na rynkach zagranicz-

nych*). Pewnej ilości skór dostarcza Z. S. R. R. w zamian za obuwie wojskowe. Prowadzone są pertraktacje z Jugosławią i Argentyną o dostawy skór.

Również bardzo trudne jest zaopatrzenie garbarń w ekstrakty garbarskie. Przed wojną produkowano w Polsce niewielką ilość tych artykułów. Obecnie wobec zniszczenia fabryk brak tych wytworów, np. brak dwuchromianu wytwarzanego dawniej w kraju, grozi unieruchomieniem produkcji chromowych wierzchów. C. Z. P. S. z jednej strony czyni starania o rozwój produkcji ekstraktów w krajowych fabrykach chemicznych, z drugiej zabiega o dostawy ze Szwecji, Belgii i innych krajów.

W celu zaoszczędzenia surowca skórzanego zapoczątkowana została produkcja skórgumy (z odpadków) i sztucznej skóry. W projekcie jest założenie garbarń skór rybich na wzór Japonii, W. Brytanii i Szwecji. Skóry z wążuszy, fląder i łososi nadają się na wyroby galanteryjne, intro-ligatorskie i pasy transmisyjne do mniejszych maszyn.

Wyrób obuwia

Jest to poważnie rozwinięta gałąź przemysłu skórzanego.

W Polsce Centralnej produkcja ta miała głównie charakter rzemieślniczy o bardzo wysokim jednak poziomie. Poza tym istniało kilka dużych fabryk obuwia mechanicznego, wśród których przodowały dwie fabryki Bata, w Radomiu i Chełmku (pod Oświęcimem); mniejsze fabryki pracowały w Poznaniu (2), Bydgoszczy (4), w Krakowie (6), Radomiu (3) i Łodzi z okolicą (3) oraz po jednej w Lublinie, Tczewie, Starogardzie, Wejherowie i Krośnie. Doskonałe

*) Surowiec skórzany za granicą, podobnie jak w Polsce, jest artykułem reglamentowanym. Rozdziałem jego zajmuje się międzynarodowa organizacja (Combined Raw Material Board) z siedzibą w Waszyngtonie. Polska niestety nie jest członkiem tej organizacji i nie partycypuje w rozdziale kontyngentów.

rozwinięty wyrób obuwia mechanicznego posiadały Ziemie Odzyskane. Największe zakłady znajdowały się na Śląsku Opolskim. Olbrzymia fabryka „Ota“ w Odmęcie mogła wyprodukować 2 miliony par obuwia rocznie. Mniejsze fabryki pracowały w Prądniku, Fyrlądzie, Kamienogórze i Oleśnicy. Obecnie wyremontowano fabrykę w Białym Kamieniu. Śląsk eksportował duże ilości obuwia mechanicznego.

W 1946 r., pomimo katastrofalnych zniszczeń, zdołano uruchomić 35 fabryk obuwia mechanicznego, które wyprodukowały w porównaniu ze stanem przedwojennym:

	1937 r.	1945 r.	1946 r.
	tysiące par		
Ogółem . . .	5.463	1.694	5.010
w tym skórzanego	2.187	966	2.416

Obuwie mechaniczne zaczyna odgrywać coraz większą rolę w zaopatrzeniu ludności polskiej. Przed wojną w Polsce Centralnej wytwórczość obuwia mechanicznego pokrywała tylko 15%*) zapotrzebowania, resztę zapotrzebowania pokrywało obuwie rzemieślnicze. Ludność Ziemi Odzyskanych zaopatrywała się głównie w obuwie mechaniczne, podobnie jak wszystkie uprzemysłowione kraje zach.-europejskie i Stany Zjednoczone. Obuwie ręczne staje się dziś luksusem.

Inne gałęzie przemysłu skórzanego, jak rymarstwo, galanteria skórzana, kuśnierstwo w Polsce Centralnej zgrupowane były przeważnie w warsztatach rzemieślniczych, a na Ziemiach Odzyskanych istniało w tym dziale kilka dużych zakładów (fabryka rękawiczek w Głucholazach) oraz szereg drobnych wytwórni.

Z wyrobów tych najlepiej przedstawiało się kuśnierstwo, wykazujące się znaczną produkcją, aczkolwiek rozsianą po

*) Rybarski op. cit.

drobnych zakładach i warsztatach rzemieślniczych. Produkcja ta oparta była przede wszystkim na surowcu dowożonym. Dużą fabryką były Zakłady Uszlachetniania Skórek Futerkowych w Gdańsku, zniszczone w 75%.

PRZEMYSŁ SPOŻYWCZY

Przemysł ten w Polsce, jako kraju o dużym znaczeniu rolnictwa, powinien być najpotężniej rozwiniętą gałęzią wytwórczości. Przed wojną nie odgrywał jednak tej roli. Rozwinał się nierównomiernie w poszczególnych swoich gałęziach i wykazywał jaskrawe różnice w rozmieszczeniu geograficznym zakładów przetwórczych; posiadał z jednej strony znaczne przerosty — z drugiej braki.

Nadmiar zakładów przemysłu spożywczego w stosunku do potrzeb lokalnych wykazywały województwa zachodnie, których produkcja w okresie niewoli była obliczona na zaopatrzenie Niemiec, natomiast na innych ziemiach polskich na ogół brakło rolnictwu zakładów przetwórczych; zakłady te były przeważnie małymi przedsiębiorstwami. Większe fabryki przemysłu rolnego znajdowały się tylko w okolicach dużych miast. Wystarczy przytoczyć dla przykładu, że nasze najżyźniejsze województwa południowe (w dawnych granicach) miały tylko trzy cukrownie, podczas gdy nieurodzajne pomorskie liczyło ich kilkanaście. Wyjaśnienie tego zjawiska znów znajdujemy w odległych czasach zaborów i w polityce rządu austriackiego, który protegował rozwój przemysłu w Austrii, na Morawach, Śląsku Cieszyńskim i na Węgrzech.

Z poszczególnych gałęzi przemysłu rolnego przerost w stosunku do potrzeb rynku wewnętrznego i możliwości zbytu na rynkach zagranicznych wykazywało cukrownictwo, gorzelnictwo i krochmalnictwo. Fabryki tych artykułów przeżywały ciężki kryzys, nie mogąc wykorzystać całkowicie swojej zdolności produkcyjnej, co znacznie podnosiło ich koszty własne (optimum produkcji). Np. niektóre

gorzelnie w latach kryzysu wykorzystywały 25 — 30% swej zdolności produkcyjnej.

Inne gałęzie przemysłu rolnego były za słabo rozwinięte w stosunku do potrzeb wewnętrznych. Należały do nich: przetwórnictwo owoców i warzyw, przemysł mięsny i konserw rybnych.

Dowożono te wyroby z zagranicy. Wędlin dostarczały przeważnie warsztaty rzemieślnicze, a nawet produkcja domowa. Również piekarstwo miało charakter produkcji rzemieślniczej i domowej. Przeszkodą do racjonalnego rozwoju przemysłu spożywczego w wielu gałęziach produkcji był zły stan dróg, który nie pozwalał na powstanie większych przedsiębiorstw, obliczonych na obsługę okolicy w dłuższym promieniu. Np. przy złym stanie dróg w województwach środkowych mogły istnieć tylko mniejsze młyny przerabiające zboże z najbliższej okolicy, gdyż dowóz z dalszych okolic, którego wymagały większe zakłady, był zbyt uciążliwy.

Podobnie, jak i w innych dziedzinach wytwórczości, Polska w okresie międzywojennym zrobiła duże postępy w rozwoju przemysłu spożywczego. Zwłaszcza poważnymi wynikami może się poszczycić spółdzielczość rolnicza, która zorganizowała przemysł mleczarski. Powstały nowe zakłady przemysłu mięsnego, przetworów warzywniczo-owocowych i inne.

Ziemie Odzyskane wzbogacają przemysł spożywczy w dziedzinie bardzo zaniedbanego młynarstwa oraz w zakresie przerobu warzyw i owoców. Zwiększają również potencjał przemysłowy w dziedzinie gorzelnictwa, cukrownictwa i krochmalnictwa.

Zniszczenie wojenne zakładów przemysłu spożywczego jest jednak tak duże, że w niektórych jego gałęziach nie może go wyrównać powiększenie tego przemysłu zakładami Ziemi Odzyskanych; toteż w zaopatrzeniu rynku wewnętrznego odczuwa się braki.

W 1937 roku przemysł spożywczy na terenie Polski w obecnych granicach zatrudniał:

ogółem	zakładów	11.880	pracown.	154 tys.
w tym w Polsce Centr.	„	6.466	„	81 „
na Ziemiach Odzysk. .	„	5.414	„	73 „

Biorąc pod uwagę, że Ziemie Odzyskane stanowią $\frac{1}{3}$ obszaru Polski, widzimy, że ich udział w przedwojennym rozwoju przemysłu spożywczego był niewspółmiernie duży do zajmowanego przez nie terenu. Ziemie Polski Środkowej eksportowały dużo artykułów przemysłu spożywczego; eksport ten wynikał jednak z małego spożycia wewnętrznego, podobnie jak i w wielu innych gałęziach produkcji.

Np. spożycie mąki w Polsce

w 1937 r.	wynosiło	29,3 kg	na 1 mieszk.
w Czechosłowacji w 1937 r.	„	56,6 „	„ 1 „
spożycie tłuszczu w Polsce			
w 1937 r.	„	2,6 „	„ 1 „
w Czechosłowacji w 1937 r.	„	13,3 „	„ 1 „
spożycie cukru w Polsce			
w 1937 r.	„	12 „	„ 1 „
w Czechosłowacji w 1937 r.	„	31 „	„ 1 „

W najbliższych latach Polska będzie mogła wywozić tylko niektóre artykuły spożywcze. Dopiero po uruchomieniu wszystkich zakładów powróci do roli wielkiego eksportera produktów przemysłu spożywczego.

W odbudowie przemysłu spożywczego osiągnięto w ciągu ostatnich dwóch lat poważne wyniki; dotyczy to szczególnie przemysłu cukrowniczego, gorzelniczego i przetworów rybnych. W tej ostatniej gałęzi produkcji wytwórczość w 1946 r. przekroczyła już poziom produkcji Polski przedwojennej.

Organizacyjnie przemysł spożywczy podlega pięciu resortom ministerialnym, przy czym podział dokonany jest

nie tylko według rodzajów przemysłu, ale również terenowo.

Najwięcej zakładów przemysłu spożywczego podlega Ministerstwu Apropowizacji. Bardzo poważną rolę w produkcji artykułów spożywczych odgrywa sektor prywatny i sektor spółdzielczy.

Sektor prywatny reprezentowany jest przede wszystkim przez liczne zakłady rzemieślnicze, jak masarnie, piekarnie, cukiernie i szereg innych, oraz drobne zakłady przemysłowe: olejarnie, kaszarnie, wytwórnie cukierków, wafli, wód mineralnych itp.

Sektor spółdzielczy skupił 346 przeważnie większych zakładów ze wszystkich branż przemysłu spożywczego. Największą rolę wśród tych zakładów odgrywają młyny.

Podział zakładów Społem według branż przedstawia się następująco (stan na 1. I. 1947 r.):*)

Rodzaj zakładów	Ilość
Młyny	268
Makaroniarnie	8
Kaszarnie	4
Fabryki cukierków i czekolady . . .	13
Zakłady przetworów, owoców i warzyw	18
Fabryki konserw rybnych	4
„ cykorii i kawy zbożowej	6
„ środków odżywczych (budynie) proszków do pieczenia itp. . . .	3
„ octu i musztardy	10
Drożdżarnie	2
Browary	7
Krochmalnie	1
Olejarnie	2
Ogółem	346

*) Dane zaczerpnięte z rocznika „Społem” za rok 1946.

Najwięcej zakładów spożywczych „Społem” znajduje się w okręgach poznańskim i mazurskim. Najstarszymi zakładami „Społem” są zakłady kieleckie. Powstały one z drobnej fabryczki mydła i rozrosły się w potężne przed-

ZAKŁADY WYTWÓRCZE

Społem



Rys. 6. Zakłady wytwórcze „Społem”

siębiorstwo o wielostronnej produkcji. Zakłady te są dumą polskiej spółdzielczości, dążącej do uczynienia wszystkich pracujących współwłaścicielami zakładów, którym oddają swoją pracę.

Młynarstwo

W tym dziale produkcji przodują dziś w całej Polsce Ziemia Odzyskane, a szczególnie Śląsk, wyposażony w wielkie zakłady młynarskie o doskonałych urządzeniach technicznych. Poza tym poważnie rozwinięty jest dział młynarstwa na Pomorzu Zachodnim i na Mazurach.

Na ziemiach Polski Środkowej była to jedna z najsłabiej rozwiniętych gałęzi przemysłu. Ilościowo przemysł młynarski jest zbyt słabo rozbudowany, jednakże we wszystkich dzielnicach przeważają drobne młyny i wiatraki. Z ogólnej ilości 13.284 młynów pracujących na ziemiach Polski przedwojennej na młyny parowe przypadało 5%, motorowe — 4,5%, wodne — 50,9%, wiatraki — 39,6%^{*)}. Nieracjonalne jest również rozmieszczenie geograficzne młynów polskich, np. w okolicach Warszawy powstał nadmiar młynów. Również nadmiar ich mają zachodnie powiaty woj. łódzkiego, natomiast Łódź i Zagłębie Dąbrowskie posiadają młynów za mało. Niesamowystarczalne w zakresie wytwórczości mąki jest również woj. krakowskie.

Stosunkowo najlepiej postawione jest młynarstwo w dawnych województwach zachodnich, gdzie młyny wytwarzają mąkę w pierwszorzędnym gatunku, w którą zaopatrywały całą Polskę, a przede wszystkim Górny Śląsk. Również na eksport zagraniczny przeznaczona była głównie mąka z województw zachodnich.

Wiele młynów zarówno na Ziemiach Odzyskanych, jak i w Polsce Centralnej uległo zniszczeniu i dewastacji

^{*)} Obliczenie inż. N. Łagwińskiego — „Przemysł młynarski”. Przegląd Techniczny 1946 r. Numer Kongresowy — str. 251.

w czasie wojny. Stan przemysłu młynarskiego jest dziś jednak lepszy niż w Polsce przedwojennej. Straciliśmy parę tysięcy małych młynów wodnych i wiatraków, ale zyskaliśmy kilkaset dużych młynów handlowych na Ziemiach Odzyskanych. Ogólna ilość młynów, wynosząca 9.823 zakładów, jest i dziś za duża. W Polsce Centralnej pozostało jeszcze dużo drobnych młynów wodnych i wiatraków pracujących nieekonomicznie. Zakłady te będą ulegały stopniowej likwidacji w miarę poprawy stanu dróg, pozwalającej młynom przemysłowym na obsługiwanie rozleglejszych rejonów.

Największe młyny skupia dziś „Społem”; znaczną ilość większych zakładów przejęły „Samopomoc Chłopska” i inne spółdzielnie; drobne młyny i wiatraki o zdolności przemiałowej do 15 ton zboża na dobę pozostały przeważnie w rękach prywatnych. Ilość młynów w Polsce i ich zdolność przemiałowa na początku 1947 roku przedstawiała się następująco*):

„Społem” 268 młynów o zdolności przemiałowej	8.924 ton zboża na dobę
spółdzielnie 1055 młynów o zdolności przemiałowej . . .	5.900 „ „ „ „
prywatne 8.500 młynów o zdolności przemiałowej	13.400 „ „ „ „
o g ó ł e m 9.823 młynów o zdolności przemiałowej	28.224 ton zboża na dobę**)

*) Mgr M. Waralski — Problem Struktury Młynarstwa w Polsce. „Młynarstwo” 2/1947 — str. 3—4.

**) Inż. Łągwiński oblicza zdolność przemiałową młynów polskich na 35 tys. ton na dobę, roczną (przy 250 dniach pracy) na 8.750 tys. ton w 9.500 młynach. Największe różnice wykazują obliczenia zdolności przemiałowej młynów prywatnych, które inż. Łągwiński szacuje na 19 tys. ton na dobę.

Roczna zdolność przemiałowa młynów polskich, wynosząca 8.500 tys. ton (przy 300 dniach pracy), znacznie przekracza możliwości zaopatrzenia surowcowego przez rolnictwo.

W 1946 roku ilość zboża przeznaczona do przemiału konsumpcyjnego wynosiła ca 3.100 tys. ton. Z tego na ludność rolniczą przypadało 1.400 tys. ton ziarna, a na ludność rolniczą — 1.700 tys. ton ziarna. Dawało to konsumpcji 131 kg ziarna na głowę mieszkańca, podczas gdy przed wojną 174 kg ziarna na głowę mieszkańca. W miarę powiększania terenu obsiewu zbóż oraz wzrostu dochodu społecznego ludności konsumpcja będzie wzrastać. W 1949 roku powinna osiągnąć normy przedwojenne, co wyniesie 4.200 tys. ton ziarna.

Nawet przy tym wzroście konsumpcji zdolność przemiałowa młynów będzie przekraczać podaż ziarna. Problem likwidacji małych zakładów i ich racjonalnego rozmieszczenia geograficznego jest bardzo ważny. Prawidłowe rozwiązanie go przyczyni się do obniżenia cen mąki i polepszenia jej jakości, a w latach nadwyżek zbożowych ułatwi eksport. To ostatnie zadanie przypadłoby przede wszystkim młynom śląskim i zachodnio-pomorskim, jako najlepiej urządzonym.

Z racjonalnym rozwojem młynarstwa musi iść w parze rozbudowa elewatorów, których przed wojną Polska miała bardzo mało. Największe istniały w Lublinie i Gdyni, ale elewatory te uległy wielkiemu zniszczeniu; również i na Ziemiach Odzyskanych elewatory zostały w dużej mierze zniszczone (wielkie elewatory w Gdańsku, Szczecinie, Wrocławiu i inne).

W planach zrationalizowania młynarstwa uwzględniona jest również sprawa kaszarń, połączonych przeważnie z młynami. Stan kaszarstwa w Polsce przedstawia się na ogół gorzej niż młynarstwa, zwłaszcza w Polsce Centralnej, gdzie pracuje dużo małych, prymitywnie urządzo-

nych kaszarni. W planie trzyletnim projektuje się osiągnięcie zdolności przemiałowej kaszarni do ca 300 ton zboża dziennie. Ze względów zdrowotnych specjalna uwaga zostanie skierowana na płatkarnie owsa.

Wielkich reform wymaga w Polsce Centralnej dział piekarnictwa, reprezentowany głównie przez drobne zakłady rzemieślnicze i produkcję domową. Nawet duże miasta, ze stolicą Warszawą włącznie, posiadają za mało piekarń mechanicznych. Na Ziemiach Odzyskanych przeważają piekarnie mechaniczne przeważnie dobrze urządzone.

Cukrownictwo

Była to najlepiej rozwinięta gałąź przemysłu spożywczego zarówno na ziemiach Polski Środkowej, jak i na Ziemiach Odzyskanych.

Na ziemiach Polski Środkowej przemysł cukrowniczy najlepiej rozwinął się w województwach poznańskim i pomorskim, gdzie pracowały 23 wielkie cukrownie. Niektóre z nich, jak: w Chełmży, Kruszwicy, Brześciu Kujawskim, Opalenicy, Kościanie i Janikowie, należą do największych w Europie.

Znacznie gorzej przedstawia się stan cukrownictwa w województwach środkowych, reprezentowany wprawdzie przez liczniejszą niż w województwach zachodnich ilość zakładów, ale stojących niżej pod względem technicznym. Jest tu zaledwie kilka wielko-przemysłowych, nowocześnie urządzonych fabryk; reszta — są to średnie zakłady, często o przestarzałych urządzeniach. Na Ziemiach Odzyskanych przemysł cukrowniczy skupił się głównie na Śląsku, gdzie pracowały 34 cukrownie.

Cukrownictwo śląskie ma za sobą stare tradycje, na Śląsku bowiem rozpoczęły się doświadczenia naukowe z uprawą i uszlachetnieniem buraków cukrowych. Tutaj w 1802 roku powstała pierwsza wytwórnia cukru z bura-

ków. Założył ją Achard (z pochodzenia Francuz) w Cunern w okręgu legnickim. Powstanie w tym ośrodku nowej gałęzi wytwórczości przyczyniło się zapewne do tego, że rozwój cukrownictwa na Śląsku postępował szybciej niż w innych krajach i że z biegiem czasu Śląsk stał się wielkim ośrodkiem cukrownictwa. Wpłynęły na to również dobre gleby buraczane.

Na Pomorzu i Mazurach cukrownictwo było słabiej rozwinięte niż na Śląsku. Ziemie te łącznie posiadały 12 cukrowni.

Razem na ziemiach Polski w dzisiejszych granicach pracowało w 1938/39 roku 100 cukrowni, z których na skutek zniszczeń wojennych i demontażu przeznaczono do likwidacji 20 zakładów. Stan zniszczeń cukrowni polskich ilustruje następujące zestawienie*):

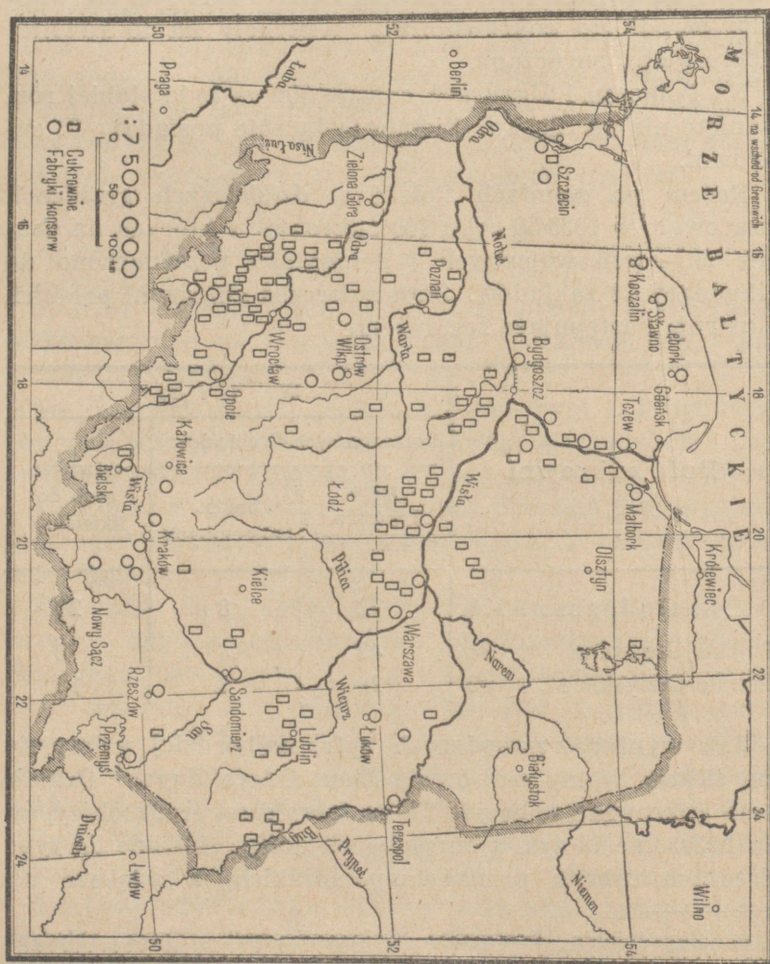
Ilość cukrowni	W t y m		
	przeznaczonych do odbudowy		przeznaczonych do likwidacji
	mało i średnio zniszczonych	bardzo zniszczonych	
Ogółem . . 100	72	8	20
Polska Centralna . . 54	43	4	2
Ziemie Odzyskane . . 46	24	4	18

Jak wynika z powyższych cyfr, najbardziej ucierpiała na skutek wojny cukrownie Ziemi Odzyskanych. Ocalałe tam cukrownie w liczbie 28 są fabrykami średnich typów (o przerobie 14 tys. q buraków na dobę), zbliżone do typu średnich fabryk poznańsko-pomorskich, a większe niż

*) „Zagadnienia Przemysłu Cukrowniczego”. Praca zbiorowa Stow. Inż. i Techn. Przemysłu Cukrowniczego. Przegląd Techniczny 1946 r. Numer Kongresowy str. 263.

średnie warsztaty cukrownicze położone w centralnych okęgach Polski.

Stan urządzeń technicznych cukrowni Ziem Odzyskanych nie jest wysoki. Zaledwie siedem cukrowni mo¿na



Rys. 7. Przemysł spo¿ywczy

uznać za zakłady zmodernizowane, stojące w przybliżeniu na poziomie wielkopolskich i pomorskich warsztatów cukrowniczych. Dziesięć cukrowni Ziem Odzyskanych jest częściowo unowocześnionych, a reszta posiada stare urządzenia techniczne z końca ubiegłego wieku*). Na szczególną uwagę zasługuje cukrownia w Odmuchowie, przy której znajduje się największe w Polsce laboratorium przemysłu cukrowniczego.

Pod względem rozmiarów i urządzeń technicznych przodujące stanowisko zajmują w Polsce, podobnie jak i przed wojną, cukrownie woj. poznańskiego i pomorskiego.

Cukrownictwo polskie szybko podźwignęło się z klęsk wojennych. W kampanii 1938/39 pracowało w Polsce bez Ziem Odzyskanych 69 cukrowni, które wyprodukowały 506 tys. ton cukru. (Maksymalną produkcję cukrownie polskie osiągnęły w 1929/30, wytwarzając 823 tys. ton cukru w 70 zakładach.) W kampanii 1945/46 uruchomiono:

ogółem w Polsce 52 cu-					
krownie	które wypr.	170 tys. ton cukru			
w tym w Polsce Centralnej					
47 cukrowni	„ „	163 „ „ „			
na Ziemach Odzyskan. 5					
cukrowni	„ „	7 „ „ „			
W kampanii 1946/47 uruchomiono ogółem w Polsce 71	„ „	375 „ „ „			**)
w tym w Polsce Centraln. 52					
cukrownie	„ „	289 „ „ „			
na Ziemach Odzyskan. 19					
cukrowni	„ „	86 „ „ „			

*) Jan Iwasiewicz — „Ziemia Śląska kolebką cukrownictwa buraczanego“, Życie Gospodarcze Nr 16a/1947, str. 68 — 70.

**) Według J. Iwasiewicza op. cit. Gł. Urz. Stat. podaje wynik kampanii cukrowniczej w 1946/47 na 383 tys. ton cukru. (Wiad. Stat. Nr 12/47, str. 179).

Z wyników kampanii 1946/47 około 100 tys. ton cukru przeznaczono na eksport, pozostała ilość na spożycie wewnętrzne, co stanowić będzie 11 kg na głowę mieszkańca.

Plan produkcji cukru w kampanii 1947/48 przewidziany jest w ilości 420 tys. ton. Osiągnięcie takiej wytwórczości zależeć będzie przede wszystkim od ogólnego zbioru buraków cukrowych. Już w ubiegłej kampanii cukrownie nie mogły wykorzystać swojej całkowitej zdolności produkcyjnej wskutek braku surowca.

Przetwórstwo ziemniaczane

Przemysł ten posiada w Polsce doskonale warunki rozwoju ze względu na dużą uprawę ziemniaków. Dla rolnictwa polskiego ma doniosłe znaczenie, pozwalając najkorzystniej zużytkować nadmiar plonu ziemniaków i dostarczając dużych ilości odpadków, które służą jako pasza dla inwentarza. Obejmuje ono: gorzelnictwo, fabryki krachmalu, syropu, mąki oraz płatków ziemniaczanych.

Gorzelnictwo. Największą rolę w przetwórstwie ziemniaczanym odgrywa gorzelnictwo, które jest po cukrownictwie najlepiej rozwiniętą gałęzią przemysłu spożywczego. Największe gorzelnie w Polsce znajdują się w woj. poznańskim i pomorskim; gorzelnie województw środkowych są przeważnie średnimi i małymi zakładami, tylko kilka z nich stoi na poziomie gorzelní poznańsko-pomorskich. Najlepsze rektyfikacje mają gorzelnie województw środkowych.

Licznie rozsiane po całym obszarze Ziemi Odzyskanych gorzelnie są przeważnie dużymi zakładami. Produkcja tych zakładów przewyższała w ostatnich latach przed wojną wytwórczość wszystkich ziem polskich.

Równolegle z gorzelnictwem rozwinęła się w całej Polsce i na Ziemiach Odzyskanych produkcja wódek i likierów. Przemysł ten w Polsce przed wojną przewyższał pod

tym względem Ziemie Odzyskane. Jedynie wódki gdańskie były znane ze swego wysokiego gatunku.

Zdolność produkcyjna gorzelni polskich jest dziś, pomimo dużych zniszczeń, większa niż przed wojną. O wydatnym podniesieniu potencjału produkcyjnego gorzelnictwa zadecydowało przyłączenie ocalałych zakładów Ziem Odzyskanych.

W kampanii 1937/38 pracowały w Polsce w dawnych granicach 1.403 gorzelnie, które wyprodukowały w tym okresie 86 mil. litrów 100% spirytusu, co stanowiło przeciętnie 2,5 litra na głowę mieszkańca.

W 1946 roku pracowały 1.624 gorzelnie, wytwarzając 44 mil. litrów 100% spirytusu.

W kampanii 1947/48 projektowane jest uruchomienie około 2.000 gorzeln i wytworzenie około 70 mil. litrów 100% spirytusu, co wyniesie przeciętnie 2,8 litra na głowę mieszkańca. Gorzelnie obecnie nie wyzyskują całej swojej zdolności produkcyjnej wobec niedostatecznych dostaw surowca.

Po przeprowadzeniu większych remontów można by w następnej kampanii uruchomić około 2.500 gorzeln. Dalszy rozwój gorzelnictwa w Polsce zależny jest od wzrostu zużycia spirytusu na cele przemysłowe. Konsumentami spirytusu technicznego są fabryki prochu, sztucznego jedwabiu, octu i przemysł farmaceutyczno-kosmetyczny.

Brak paliw płynnych w Polsce rokuje wielki zbyt spirytusu do mieszanek spirytusowo-benzolowych, zastępujących benzynę, którą Polska musi importować. Użycie spirytusu do celów napędowych posiadałoby dla naszego gospodarstwa olbrzymie znaczenie, wymagałoby jednak znacznego obniżenia kosztów własnych gorzelni.

Należałoby w najbliższej przyszłości przeprowadzić modernizację urządzeń, likwidację małych, nierentownie

pracujących zakładów i skoncentrować produkcję w dużych, nowoczesnie urządzonych zakładach.

Z uruchomionych w 1946 roku 1.624 gorzelni, tylko 101 zakładów zatrudniało powyżej 20 pracowników.

Reformę gorzelnictwa polskiego ułatwia skupienie większości zakładów w rękach państwa. W 1946 roku gorzelni państwowych i pod zarządem państwowym było 1.325, to jest 81,6% ogólnej ich ilości. Pod kierownictwem spółdzielni znajdowało się 65 gorzelni, w rękach prywatnych 80 gorzelni; poza tym właścicielami gorzelni były samorządy.

Krochmalnictwo. Większość krochmalni zarówno w Polsce Centralnej jak i na Ziemiach Odzyskanych należy do mniejszych i średnich zakładów rolniczych. Zakłady te budowali właściciele większych majątków, nastawiając je na przerób własnych zbiorów ziemniaków. Krochmalnie przemysłowe, oparte na skupie ziemniaków z szerszego rejonu, znajdujemy głównie w b. woj. zachodnich oraz w woj. szczecińskim. Kilka krochmalni tego typu znajduje się w woj. warszawskim; największy zakład jest w Nowym Dworze nad Narwią.

Krochmalnictwo polskie przed wojną pracowało głównie na eksport, zaopatrując w pierwszym rzędzie W. Brytanię i Indie Wschodnie.

Z wytwórczością około 32 tys. ton mączki ziemniaczanej (1937 r.) Polska zajmowała trzecie miejsce w produkcji europejskiej po Niemczech i Holandii; w produkcji światowej krochmalu przodowały Stany Zjednoczone i Japonia.

Zdolność produkcyjna połączonych krochmalni Polski Centralnej i Ziemi Odzyskanych znacznie przewyższa możliwości wytwórcze krochmalnictwa polskiego w przedwojennych granicach. W Polsce Centralnej, po uwzględnieniu strat i zniszczeń, z 69 krochmalni pozostało 47 o zdolności przetwórczej 260 tys. ton ziemniaków.

Na Ziemiach Odzyskanych z 95 krochmalni uległo zupełnemu zniszczeniu 7 zakładów, a pozostało 88 fabryk o zdolności przetwórczej około 440 tys. ton ziemniaków. Łącznie Polska po wojnie posiada 135 zakładów o zdolności przetwórczej 700 tys. ton ziemniaków*).

Uruchomienie choćby połowy posiadanych zakładów pozwoli krochmalnictwu polskiemu przekroczyć wytwórczość przedwojenną i wrócić do roli eksportera krochmalu.

Syropiarstwo. Wytwórczość syropu łączy się ściśle z krochmalnictwem. Syropiarnie znajdują się zwykle przy krochmalniach i przerabiają przede wszystkim własny krochmal niższych gatunków.

Najwięcej syropu ziemniaczanego wytwarza woj. poznańskie.

Syrop polski przed wojną znany był z wysokiego gatunku i duże jego ilości wywożono za granicę.

Suszarnictwo umożliwia zbyt zagraniczny ziemniaków na bardziej odległych rynkach. W postaci surowej ziemniak nie nadaje się do dalszego transportu, ulegając łatwo zepsuciu; przy tym ze względu na dużą wagę ziemniaków, przy stosunkowo niskiej cenie, dalszy ich przewóz nie opłaca się. W postaci suszonej ziemniaki są zabezpieczone od zepsucia, nie tracą nic na wartości odżywczej i również dobrze jak surowe mogą być użyte dla inwentarza i w przemyśle.

Przed wojną suszarnictwo ziemniaczane w Polsce, skoncentrowane w 12 zakładach w woj. zachodnich, pracowało głównie na zbyt do Szwajcarii.

*) Dane cyfrowe wg W. Bielickiego — „Zagadnienie branżowe w przemyśle spożywczym”. Przegląd Techniczny. Numer Kongresowy str. 233.

Uruchomienie tej gałęzi produkcji w Polsce stanie się aktualne przy wzroście zbiorów ziemniaków do poziomu przekraczającego zapotrzebowanie wewnętrzne.

Drożdźownictwo

Przemysł ten był przed wojną słabo rozwinięty ze względu na małe spożycie w kraju, wynoszące 0,25 kg drożdży na głowę ludności rocznie (w Niemczech i Czechosłowacji 1 kg).

W granicach przedwojennych czynnych było w Polsce 17 fabryk drożdży, z których tylko dwie były zakładami nowoczesnymi. Największymi zakładami były: Lesienicka Fabryka Drożdży wybudowana przez koncern Mautnera oraz Lubońska Fabryka Drożdży. Obie te fabryki pracowały według patentu Mautnera, osiągając dużą wydajność i wysoki gatunek drożdży. Na Ziemniach Odzyskanych czynnych było 6 dużych drożdźowni.

Do największych zakładów należą fabryki w Wołczyńnie (woj. śląskie), w Szczecinie i w Masowie Wielkim (woj. gdańskie).

Z 17 przedwojennych fabryk drożdży w Polsce Centralnej pozostało 9 zakładów, z których osiem uruchomiło Państw. Zjedn. Przem. Drożdżarskiego, a jedną „Społem“. Z sześciu zakładów Ziem Odzyskanych trzy uruchomiło Państw. Zjedn. Przem. Drożdżarskiego, a jedną „Społem“. Ogółem w 1946 r. pracowało 13 drożdźowni, które dostarczyły 4,9 tys. ton drożdży. Stanowiło to zaledwie 0,18 kg rocznie na głowę mieszkańca. Plan trzyletni przewiduje podniesienie produkcji drożdży w 1949 r. do 6 tys. ton. Projektowany jest również wyrób drożdży prasowanych na eksport.

W drożdźowni w Szczecinie projektowany jest wyrób z drożdży pasty ekstraktowej oraz preparatów leczniczych.

Przemysł fermentacyjny

Do najważniejszych działów produkcji przemysłu fermentacyjnego należą: piwo, wino (gronowe i owocowe), a także ocet, musztarda, płynny owoc, soki oraz syropy owocowe. Przemysł fermentacyjny w Polsce jest przeważnie przemysłem drobnym; toteż Centralny Zarząd Przemysłu Fermentacyjnego, który przejął na rzecz państwa większość zakładów tego działu produkcji, przeprowadza łączenie małych zakładów w tzw. kombinaty, co zmniejsza koszty własne produkcji. Przewiduje się, iż ze 190 istniejących obecnie zakładów, dzięki akcji komasacyjnej, stworzonych zostanie około 50 zakładów dużych. Ze względu na ilość zakładów i rozmiary produkcji w przemyśle fermentacyjnym największą rolę odgrywa produkcja piwa i siodu.

Piwowarstwo i siodownictwo

Jest to jedna z najstarszych gałęzi przemysłu w Polsce*). Przemysł ten jednak należał przed wojną do słabiej rozwiniętych gałęzi produkcji krajowej, czego główną przyczyną była niska norma spożycia piwa w kraju.

Browary w Polsce Centralnej należą przeważnie do średnich i drobnych zakładów; większych zakładów, stojących na wysokim poziomie technicznym, było zaledwie 10%. Największe zakłady znajdują się w Krakowskim, w Okocimiu, w Żywcu, poza tym na Górnym Śląsku (słynny browar Tychy) oraz w Warszawie.

Wysokie gatunki piwa Polska sprowadzała przed wojną z Czechosłowacji i Niemiec. Natomiast wywoziła w poważnych ilościach siod, wyrabiany w pierwszorzędnym gatunku.

*) Wg prof. dra Al. Brücknera słowo niemieckie „Bier“ (piwo) pochodzi od polskiego „pić“.

Na Ziemiach Odzyskanych przemysł piwowarski był bardzo poważnie rozwinięty, toteż powojenny bilans strat i zysków w przemyśle piwowarskim przedstawia się dodatnio. Ze 165 browarów i słodowni czynnych w 1938 r. Polska utraciła na wschodzie 39 zakładów, podczas gdy na zachodzie przybyło 111 obiektów.

W 1946 r. uruchomiono 120 browarów i słodowni, z czego na Ziemiach Odzyskanych 46, w Polsce Centralnej 74. W 1946 r. produkcja piwa wyniosła 1.006 tys. hektolitrów, a produkcja słodu 121 tys. q.

Zdolność produkcyjna browarów została wykorzystana zaledwie w 30% wskutek braku podstawowych surowców: chmielu i jęczmienia browarniczego.

Przy wystarczających dostawach surowców i stosunkowo niewielkich inwestycjach słodownie polskie mogą przejść do poważnego eksportu słodu poszukiwanego na rynkach europejskich. Do Z. S. R. R. moglibyśmy wywozić piwo w zamian za dostawy chmielu wołyńskiego.

Przemysł octowo-winiarski i soków naturalnych

Ziemię Odzyskaną, a przede wszystkim Dolny Śląsk, spowodowały przewrót w tej dziedzinie przemysłu polskiego, wnosząc produkcję wytworów nie wytwarzanych dotychczas w Polsce, np. płynnego owocu. W innych gałęziach przetworów owocowych poważnie zwiększają krajowy potencjał produkcyjny.

W Polsce Centralnej stosunkowo najlepiej rozwiniętą gałęzią przetwórstwa owocowego była produkcja win. Przemysł ten zaczął rozwijać się w 1921 r. i przechodził różne koleje wzrostu i upadku, zależnie od polityki celnej i walutowej. Na ogół nie mógł konkurować z winiarstwem zagranicznym i rozwijał się tylko w tych okre-

sach, kiedy dewaluacja pieniądza lub polityka celna i dewizowa chroniły go przed konkurencją win zagranicznych. W 1937 r. wyprodukowano w 76 zakładach 18.880 hl win (w tym około 400 hl win gronowych), ponadto w 87 zakładach 8.103 hl miódów pitnych. Do największych wytwórni win owocowych należały fabryki w Warszawie, w Kamienicy pod Błeskiem, w Chełmży, w Kruszwicy, w Poznaniu, w Gnieźnie i w Chojnicach. Wszystkie te fabryki stały wysoko pod względem techniki produkcji i jakości win.

Na Ziemiach Odzyskanych przemysł fermentacyjny należał do przodujących gałęzi produkcji. Na Dolnym Śląsku Państwowe Zjednoczenie Przemysłu Winiarskiego przejęło 25 dużych wytwórni płynnego owocu, soków i wina. Siedem zakładów wskutek zniszczenia nie nadawało się do uruchomienia, 3 wymagają dużych remontów, 15 uruchomiono. Do największych uruchomionych zakładów należą wytwórnie w Legnicy, Słotwinie, Jeleniej Górze, Bystrzycy, Lubaniu i Łądku Zdroju. Ośrodkiem produkcji wina gronowego jest Zielona Góra, gdzie przemysł ten rozwinął się w oparciu o największe w Polsce winnice. W woj. olsztyńskim „Społem” uruchomiło duży zakład w Tolemku. Najbardziej zniszczone zostały przetwórnice owocowe w woj. szczecińskim, wskutek czego biorą dotychczas znikomy udział w produkcji.

Produkcja octu przed wojną na wszystkich ziemiach Polski była dobrze rozwinięta. Konsumowano w celach spożywczych dwa jego gatunki: ocet fermentacyjny i ocet z esencji octowej. Początkowo przeważała konsumpcja esencji octowej, którą częściowo trzeba było sprowadzać z zagranicy. Z czasem esencja octowa, jako mniej wartościowy produkt, ustępuje stopniowo miejsca na korzyść octu fermentacyjnego.

W obecnych granicach Polski pracuje 110 zakładów produkujących ocet i musztardę. Zakłady te są dość równo-

miernie rozmieszczone w kraju, z przewagą części zachodniej; wytwórni octu nie ma tylko woj. białostockie.

Ogólny stan uruchomienia przemysłu octowego, winiarskiego i płynnego owocu w 1946 r. przedstawiał się następująco*):

	Ilość zakł.	Zdolność produk.
Fabryki octu i musztardy	110	octu 172.000 hl musztardy 3.750 ton
Wytwórni płynnego owocu	4	7.900 hl
„ syropów owocowych	91	17.900 hl
„ wina	51	44.800 hl
Ogółem zakładów	256	

Inne przetwory owocowe, jak marmelady, dżemy, konfitury, galaretki, owoce suszone, mrożone i inne, produkowane są dotychczas w Polsce w małych ilościach. Przoduje i pod tym względem Dolny Śląsk. W Polsce Centralnej duże zakłady znajdują się w Płudach, Pleszewie, Międzychodzie, w Pudliszkach i Chełmnie; przed powstaniem dużym ośrodkiem była Warszawa.

Projektowana jest budowa siedmiu dużych zakładów przetwórstwa owocowego w dorzeczu Wisły (w Tarnowie, Rzeszowie, Lipsku nad Wisłą, Zwoleń, Puławach, Warszawie i Płocku). Do zakładów tych ma być przewieziony nadmiar maszyn i urządzeń z Dolnego Śląska.

Przemysł przetwórczo-owocowy ma w Polsce dobre warunki rozwoju wskutek dużych możliwości produkcyjnych cukrownictwa krajowego, obfitości jagód leśnych i w niektórych obszarach Polski dużej produkcji owoców ogrodowych. Racjonalny rozwój tego przemysłu znacznie

*) Inż. K. Kasiński — „Przemysł octowo-winiarski i soków naturalnych“. Przegląd Techniczny 1946. Numer Kongresowy, str. 246.

powiększy dochodowość sadownictwa polskiego i podniesie niski poziom konsumpcyjny szerokich mas ludności.

Przetwory warzywne. Ten dział produkcji jest u nas na ogół gorzej rozwinięty, niż przetwórstwo owocowe. Największe zakłady skupiły się na Dolnym Śląsku, w Poznańskim i Krakowskim. Dużym ośrodkiem przed wojną był rejon warszawski. Produkowane są warzywa sterylizowane w puszkach: groch, fasola, pomidory i inne; warzywa mrożone (specjalność Dolnego Śląska) i suszone. Masowym wytworem jest kapusta kiszona i ogórki (Poznańskie i Dolny Śląsk).

Przemysł tłuszczów roślinnych

W Polsce Centralnej rozwój tego przemysłu datuje się od 1924 r., tj. od wprowadzenia nowej taryfy celnej. W 1924 r. przeróbka nasion oleistych we wszystkich wytwórniach krajowych wynosiła 12 tys. ton; do 1939 r. wzrosła do 150 tys. ton, w tym surowców egzotycznych 45 tys. ton.

Wojna zniszczyła w tak wielkim stopniu ten dorobek, że nie mogą go wyrównać olejarnie Ziemi Odzyskanych. Z największych zakładów zostały zrujnowane olejarnie w Będzinie, Toruniu, Białymstoku, a szereg zakładów uległ dewastacji. Z ośmiu margaryniarni pozostała niezniszczona tylko jedna.

W 1946 r. Zjednoczenie Przemysłu Olejarskiego uruchomiło 19 olejarni o rocznej zdolności przetwórczej 100 tys. ton nasion (w tym olejarnia w Gdyni 60 tys. ton nasion), 8 rafinerii o zdolności przetwórczej około 32 tys. ton olejów i 1 margaryniarnię zdolną wytworzyć 3,6 tys. ton margaryny rocznie. Zakłady te były podzielone rejonowo w sposób następujący:*)

*) Inż. M. Schellenberg — „Przemysł olejarski w Polsce”. Przegląd Techniczny 1946 r. Numer Kongresowy, str. 239.

Rejon gdański	3 olejarnie	na 70.600 ton	przer. rocz.			
	2 rafinerie	„ 17.000	„	„	„	„
„ poznański	5 olejarnie	„ 14.400	„	„	„	„
	2 rafinerie	„ 2.900	„	„	„	„
„ centralny	3 olejarnie	„ 4.300	„	„	„	„
„ śląsko-	4 olejarnie	„ 11.700	„	„	„	„
dąbrowski	3 rafinerie	„ 9.600	„	„	„	„
	1 margaryniarnia	3.600	„	„	„	„
„ dolno-						
śląski	3 olejarnie	na 4.200	„	„	„	„

Zjednoczenie przejęło tylko większe olejarnie, o rocznej zdolności przetwórczej od 500 ton oleju wzwyż, oraz wszystkie rafinerie i margaryniarnie. Mniejsze olejarnie pozostały w sektorach prywatnym i spółdzielczym.

Ogólna produkcja oleju surowego w Polsce wyniosła w 1946 r. zaledwie 8,5 tys. ton i margaryny około 2 tys. ton. Przemysł tłuszczowy nie mógł wykorzystać swojej zdolności przetwórczej wobec braku surowca.

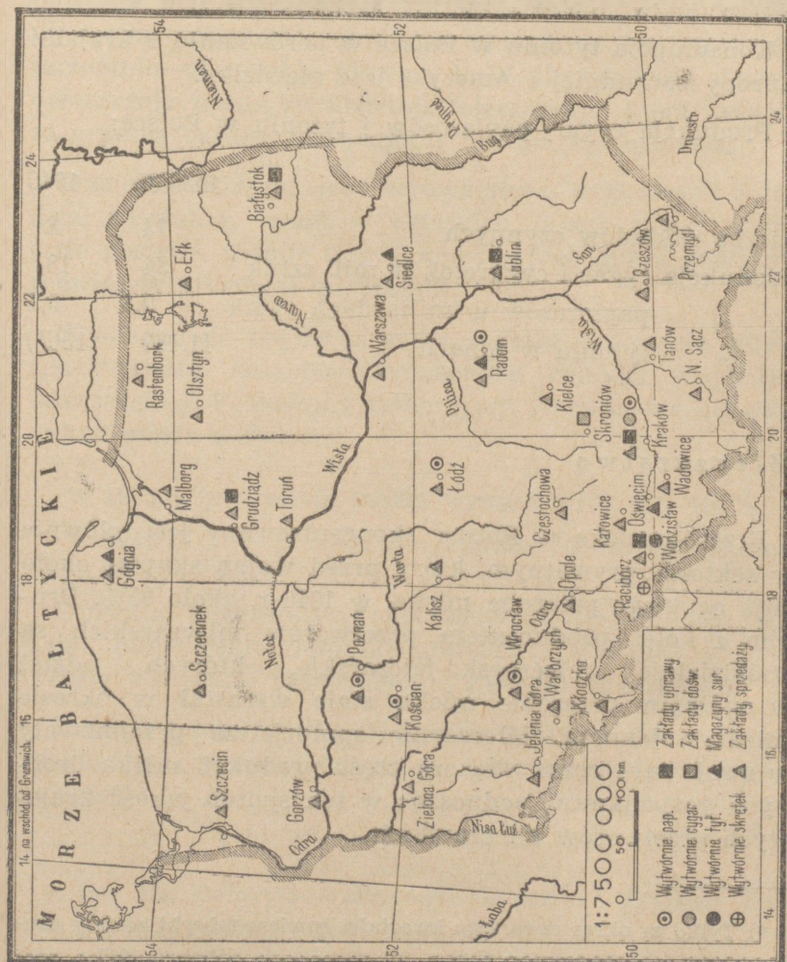
Dostawa nasion i owoców oleistych jest dziś wielką troską przemysłu olejarskiego. Możliwości krajowych dostaw rzepaku obliczone są na 6000—8000 ton rocznie. Z jednej strony musi Polska dążyć do korzystnych umów kompensacyjnych dla uzyskania surowca zagranicznego, z drugiej — do rozwoju krajowej produkcji nasion oleistych.

Znikome dotychczas w Polsce zużycie tłuszczów, przed wojną obliczone na 10—12 kg na głowę mieszkańca rocznie (w Czechosłowacji 13 kg, w Niemczech 24 kg, w krajach skandynawskich do 35 kg), najłatwiej będzie można podnieść przez rozwój krajowego olejarstwa roślinnego, dostarczającego najtańszych tłuszczów.

Poza tym przemysł ten ma duże znaczenie dla hodowli, której dostarcza cennych pasz z odpadków produkcyjnych (makuchy).

Przemysł tytoniowy

Przerób tytoniu stanowi w Polsce przedmiot monopólu tytoniowego. Największe fabryki tytoniowe znajdują się w woj. poznańskim, warszawskim, białostockim i kie-



Rys. 8. Polski Monopol Tytoniowy i jego placówki

leckim. Fabrykacja wyrobów tytoniowych całkowicie pokrywa zapotrzebowanie Polski z wyjątkiem niewielkiej ilości dowożonych cygar i papierosów. Przed wojną Polska wywoziła drobne ilości papierosów. Polskie wyroby tytoniowe cieszyły się zagranicą doskonałą opinią.

Konsumpcja tytoniu w Polsce w porównaniu z krajami Europy zachodniej i Ameryki jest niewielka.

Produkcja cygar, papierosów i tytoniu w Polsce:

	1938/39	1946
Liczba zakładów czynnych	14	8
Produkcja cygar i cygaretek w mil. sztuk	34	18
„ papierosów w miliardach sztuk	9,4	5,4
„ tytoniu w tonach	11.480	156*)

Mleczarstwo

Przerób mleka w Polsce skoncentrowany jest głównie w sektorze prywatnym, który przed wojną skupiał około 80% ogólnego przerobu mleka, w 1946 r. około 85%. Drugim z kolei producentem przetworów mleczarskich są spółdzielnie mleczarsko-jajczarskie, których udział w ogólnym przerobie mleka stale wzrastał w okresie międzywojennym. Mleczarnie spółdzielcze przejmowały w swoje ręce coraz większą część produkcji mleka drobnych gospodarstw, podnosząc w ten sposób jakość krajowych przetworów mleczarskich.

*) Tylko za okres czwartego kwartału, bowiem fabryki zostały uruchomione w październiku 1946 r. W pierwszym półroczu 1947 r. produkcja tytoniu wyniosła 284 ton.

Głównym produktem wytwarzanym przez mleczarstwo polskie jest masło. Produkcja domowa masła w drobnych gospodarstwach wiejskich stoi na bardzo niskim poziomie, natomiast spółdzielnie mleczarskie wytwarzają masło w pierwszorzędnym gatunku. Przed wojną Polska wywoziła ponad 10% swojej produkcji masła na rynki zachodnio-europejskie, głównie do W. Brytanii. Na eksport dostarczały masła spółdzielnie mleczarskie, które zyskały za granicą bardzo dobrą opinię dla polskiego masła.

Słabiej rozwinięte jest serowarstwo, aczkolwiek i ten dział produkcji zrobił w ostatnich latach przed wojną duże postępy. Ziemie Odzyskane również miały poważnie rozwinięty przemysł mleczarski.

Wyniszczenie pogłowia bydła rogatego w czasie wojny spowodowało katastrofalny spadek polskiej produkcji mleczarskiej. Posiadamy tylko cyfry szacunkowe dla produkcji masła w Polsce:

w 1938 r. produkcja masła wynosiła 130 tys. ton*),		
w 1946/47	„	„ spadła do ok. 35 tys. ton.

Centralą mleczarstwa spółdzielczego jest obecnie wydział mleczarsko-jajczarski „Społem“, w skład którego weszły wszystkie przedwojenne Związki Mleczarskie.

Przerób mleka w spółdzielniach mleczarskich — w porównaniu z przedwojennym — ilustruje poniższe zestawienie**)

*) Inż. Jan Hatowski — „Przemysł tłuszczowy“. Przegląd Techniczny 1946 r. Numer Kongresowy, str. 253.

***) J. Fischer — „Odbudowa spółdzielczości mleczarskiej“. Życie Gospodarcze Nr 5/47, str. 233.

Województwo	Dostawa mleka w tysiącach litrów		Wyrób masła w tonach	
	rok 1938	rok 1946	rok 1938	rok 1946
Białostockie	64.420	955	2.539	20
Kieleckie	72.258	2.169	2.184	38
Krakowskie, łącznie z Rzeszowskim	50.610	10.830	1.703	176
Lubelskie	88.139	2.676	3.117	48
Łódzkie	43.610	21.845	1.264	235
Pomorskie łącznie z Gdańskiem	191.828	57.420	6.017	1.527
Poznańskie	135.901	87.692	4.471	2.028
Śląsko-dąbrowskie z Opolszczyzną	4.940	24.961	6	219
Warszawskie	123.884	13.895	3.929	313
	775.590 (100 %)	222.443 (28,68 %)	25.230 (100 %)	4.604 (18,18 %)
Ziemie Odzyskane:				
Wrocławskie	—	13.016	—	366
Olsztyńskie	—	1.300	—	25
Szczecińskie	—	9.504	—	248
Razem	775.590	246.263	25.230	5.243

Przytoczone cyfry nie dają wprawdzie pełnego obrazu wysiłków pracy spółdzielczej, ponieważ w pierwszym półroczu 1946 r. obowiązywały jeszcze świadczenia rzeczowe, orientują jednak, w jakim stopniu wojna wpłynęła na obniżenie produkcji.

Podniesienie poziomu hodowli bydła rогatego i odbudowa mleczarstwa jest jednym z najpilniejszych zadań powojennych, gdyż tylko w oparciu o hodowlę i spółdziel-

cze przetwórstwo można zapewnić dobrobyt drobnym gospodarstwom wiejskim i podnieść bardzo niskie obecnie w Polsce normy spożycia mleka i masła.

W 1946 r. przysłała pod tym względem Polsce z pomocą UNRRA, a 1000 ton masła dowieziono z Danii.

Osiągnięcie w hodowli bydła rogatego poziomu przedwojennego przewidziane jest u nas za pięć lat i dopiero wówczas będzie można osiągnąć przedwojenną produkcję przetworów mleczarskich.

Plan trzyletni przewiduje produkcję masła na r. 1947/48 w wysokości 41 tys. ton, na r. 1948/49 — 57 tys. ton.

Równolegle będzie wzrastać produkcja serowarstwa i innych przetworów mleczarskich.

Przemysł mięsny

Przemysł ten należał do słabiej rozwiniętych gałęzi wytwórczości zarówno na starych ziemiach polskich, jak i na Ziemiach Odzyskanych. W Polsce Centralnej szczególnie dużo pozostawiały do życzenia rzeźnie, na ogół bardzo prymitywnie urządzone.

Specjalny dział tego przemysłu stanowiło bekoniarstwo, doskonale rozwinięte w województwach poznańskim i pomorskim, a produkujące artykuły pierwszorzędnej jakości. Bekony i szynki polskie znajdowały zbyt na najwybredniejszych rynkach świata (jak Stany Zjednoczone i Wielka Brytania). Stanowiły one poważny artykuł polskiego eksportu.

Poza tym na terenie całej Polski bardzo rozwinięta jest rzemieślnicza produkcja wędlin; niektóre z nich wyrabiane są w bardzo wysokim gatunku.

W końcu 1945 r. Państwowe Zjednoczenie Przemysłu Konserwowego uruchomiło 17 fabryk mięsnych, w czym 4 na Ziemiach Odzyskanych. Roczna zdolność produk-

cyjna tych zakładów wynosi łącznie ponad 50 tys. ton przetworów mięsnych. Przewidziana jest odbudowa dwu zdemontowanych, największych w Polsce fabryk mięsnych: w Dębicy i Nakle nad Notecią. Przed wojną polski przemysł mięsny wytwarzał na eksport (poza wędlinami i konserwami na rynek krajowy) 54 tys. ton bekonów i 19 tys. ton szynek*).

W 1946 r. zdolność produkcyjna fabryk konserw mięsnych nie mogła być wykorzystana wskutek braku surowca i opakowań.

Puszki produkuje dotychczas tylko jedna fabryka w Krakowie (Artigraph) o zdolności produkcyjnej 600 tys. sztuk miesięcznie. Brakło również na ten cel blachy żelaznej, pocynowanej, której produkcję podjęła huta Batory, uzyskawszy cynę z dostaw UNRRA.

W miarę wzrostu polskiej hodowli konserwowy przemysł mięsny będzie mógł przejść do eksportu.

Wyrób konserw rybnych i suszarnie ryb

W Polsce Centralnej przetwórstwo ryb zostało przed wojną dopiero zapoczątkowane na Helu i w Gdyni. Na Ziemiach Odzyskanych przemysł ten był doskonale rozwinięty w Gdańsku i na Pomorzu Zachodnim, uległ jednak dużym zniszczeniom. Zdolność produkcyjna polskiego przemysłu rybnego, pomimo zniszczeń, znacznie przewyższa przedwojenną dzięki ocalałym przetwórciom pomorskim.

W końcu 1945 r. Państwowe Zjednoczenie Przemysłu Konserwowego uruchomiło 7 fabryk przetworów rybnych, w czym 3 na Ziemiach Odzyskanych (5 nieczynnych), o łącznej rocznej zdolności produkcyjnej około 10 tys. ton

*) Inż. Zbigniew Mandes — „Przemysł Konserwowy”. Przegląd Techniczny. Numer Kongresowy 1946 r., str. 249.

konserw rybnych. Poza tym pracuje szereg mniejszych przetwórci spółdzielczych i prywatnych.

Największe przetwórnice rybne znajdują się w Gdańsku i Szczecinie; te ostatnie są niestety bardzo zniszczone.

Chłodnictwo

Chłodni w Polsce jest dotychczas bardzo mało. Dla przykładu można przytoczyć, że na ogólną ilość 664 rzeźni miejskich tylko 55 ma pełne instalacje chłodnicze, a 136 częściowe; pozostałe w ogóle ich nie posiadają. Na ogólną ilość mleczarni, dochodzącą do 1000, tylko około 200 ma urządzenia chłodnicze*).

Chłodni składowych aprowizacyjnych jest zaledwie 6. Jaja się wapnuje, owoce i jarzyny przechowywane są po strychach i piwnicach. Szereg fabryk, jak browary, fabryki konserw i inne, w minimalnym tylko stopniu korzystają z chłodnictwa.

Produkcja lodu sztucznego w Polsce jest dotychczas znikoma; niedostateczna jest również produkcja urządzeń chłodniczych i izolacji.

Rozbudowa chłodnictwa w Polsce ma pierwszorzędne znaczenie dla całego przemysłu rolnego i dla eksportu. W najbliższych planach przewidziana jest odbudowa zniszczonych, wielkich chłodni w Warszawie, Wrocławiu, Gdyni i Szczecinie, następnie budowa nowych chłodni w Zagłębiu Śląskim, Bydgoszczy, Lublinie, Białymstoku, Rzeszowie i Olsztynie.

Mniejsze chłodnie mają powstać w Kołobrzegu, Postominie, Łebie i Władysławowie.

*) Statystyka według Inż. Wacława Byszewskiego — „Potrzeby chłodnictwa w planie trzyletnim”. Przegląd Techniczny 1946 r. Numer Kongresowy, str. 257.

Jednocześnie przewidziany jest rozwój produkcji urządzeń chłodniczych, które umożliwiłyby zorganizowanie chłodni we wszystkich większych miastach i zakładach przemysłu rolnego.

RZEMIOSŁO

Rola rzemiosła na ziemiach polskich po wojnie znacznie się zmniejszyła. Wpłynął na to przede wszystkim znaczny ubytek rzemieślników.

Znaczenie rzemiosła jest jednak w dalszym ciągu bardzo poważne. Przed wojną rzemiosło zatrudniało w Polsce trzy razy tyle osób, co przemysł fabryczny.

Stosunkowo do ilości mieszkańców największą liczbę rzemieślników posiadają dawne województwa środkowe. Z poszczególnych grup zawodowych najwięcej osób zatrudnia szewstwo, krawiectwo i stolarstwo. Wymienione działy wytwórczości znajdują się głównie w rękach rzemieślników; poza tym bardzo poważną rolę odgrywa praca rzemieślnicza przy wyrobie produktów spożywczych, jak w piekarstwie, rzeźnictwie, w wyrobach skórzanym, drzewnym i przy budownictwie.

Nawet w wyrobach chemicznych, które są artykułami wybitnie przemysłowymi, spotyka się rzemieślników: smolarzy, wytwórców mydła, świec i innych. W miastach i miasteczkach polskich rzemiosło pokrywa przeważającą część zapotrzebowania mieszkańców.

Poziom jakościowy rzemieślniczych wyrobów polskich przedstawia się bardzo różnie w poszczególnych dziedzinach wytwórczości: w szewstwie, krawiectwie, bednarstwie i w stolarstwie jest bardzo wysoki, w innych dziedzinach jest na ogół niski. Najwyższy poziom osiągnęła Warszawa oraz województwa poznańskie i pomorskie.

Rozwoju ilościowego rzemiosła w Polsce w przyszłości nie można się spodziewać. Będzie ono wypierane przez

przemysł, co miało miejsce i przed wojną. Proces wypierania rzemiosła przez przemysł na zachodzie Europy posunął się już bardzo daleko. Utrzymało się ono w niewielkim rozmiarze głównie w charakterze rzemiosła reperacyjnego oraz w tych gałęziach wytwórczości, w których pracy ręcznej nie można zastąpić maszynową, jak niektóre precyzyjne wyroby przemysłu metalowego, krawiectwo, sztuka stosowana itp. W ostatnich czasach walkę rzemiosła z przemysłem ułatwia rzemieślnikom postęp techniki w zakresie narzędzi oraz rozpowszechnienie elektryczności, która dostarcza warsztatom rzemieślniczym taniej siły napędowej. Dużą rolę odgrywa rozwijający się coraz bardziej ruch spółdzielczy.

W Polsce proces zwięzania się rzemiosła na rzecz przemysłu już w znacznej mierze nastąpił. Obok zanikania wielu gałęzi rzemiosła następuje w niektórych dziedzinach racjonalny proces przechodzenia rzemieślników na typ średniego przemysłu, np. w zakresie większych warsztatów reperacyjnych, stolarni mechanicznych itp.

Na Ziemiach Odzyskanych rzemiosło było znacznie słabiej rozwinięte wobec wielkiego uprzemysłowienia kraju. Z istniejących tu warsztatów duża część uległa zniszczeniu. W całej Polsce jest obecnie brak fachowców-rzemieślników.

Ogólna liczba warsztatów zarejestrowanych przez Izby Rzemieślnicze wynosiła na 31. XII. 1946 r. 133 tys. W 1937 r. na terenie Polski w dawnych granicach prawowało 374 tys. warsztatów rzemieślniczych.

Spośród zarejestrowanych w 1946 r. warsztatów rzemieślniczych najwięcej było warsztatów szewskich — 1 tys., krawieckich 17 tys., rzeźniczo-wędliniarskich 1 tys., kowalskich 13 tys., piekarskich 12 tys., stolarskich 8 tys.

icznie reprezentowane były również warsztaty ślusarskie, blacharskie, kołodziejskie i rymarskie.

Terenowo najwięcej warsztatów rzemieślniczych skupiły: woj. lubelskie 24 tys., poznańskie 19 tys., śląskie 16 tys., łódzkie (z miastem Łodzią) 12 tys., warszawskie (z miastem Warszawą) 11 tys.

Przed wojną największą ilość warsztatów rzemieślniczych grupowały woj. środkowe, duża część z nich należała do ludności żydowskiej, czym się tłumaczy wielki spadek ilościowy warsztatów rzemieślniczych w Polsce Centralnej. Izby Rzemieślnicze podjęły obecnie szeroko zakrojoną akcję szkoleniową. W 1946 r. ukończyło naukę w rzemiośle przeszło 13 tys. osób.

CHAŁUPNICTWO

Obok rzemiosła samodzielnego bardzo rozwinięte jest w Polsce chałupnictwo, głównie w przemyśle konfekcyjnym, tkackim i dzianym. Rozwój chałupnictwa jest objawem ujemnym pod względem społecznym, gdyż chałupnicy jako element niezorganizowany, przeważnie byli bardzo wyzyskiwani przez fabrykantów. Jednak w niektórych gałęziach wyrobów wymagających dużej ilości pracy i t.ć pracy taniej, np. konfekcji damskiej, system chałupniczy utrzymał się na całym świecie. Dziś już wielu chałupników samodzielnie sprzedaje swoje wyroby.

PRZEMYSŁ LUDOWY

Silny rozwój tej formy produkcji jest charakterystyczną cechą życia gospodarczego Polski, której przemysł nie mógł zaspokoić potrzeb ludności wiejskiej, a miasta płeckie nie mogły zapewnić tej ludności korzystnych rynków zbytu i zaopatrzyć ją w płynny kapitał.

Wytwórczość ludowa w Polsce rozwinęła się szczególnie w tych okolicach, gdzie ludność rolnicza jest najuboższa, tj. w województwach południowych, zwłaszcza na od-

karpaciu. Główną rolę w wytwórczości ludowej odgrywają przedmioty codziennego użytku; przemysł ludowy artystyczny jest najbardziej rozwinięty wśród górali.

Przemysł ludowy w zakresie masowych wyrobów pierwszej potrzeby, jak tkaniny, kożuchy, wyroby ślusarskie, kowalskie itp., podobnie jak i większość rzemiosł, wcześniej czy później musi upaść wobec konkurencji tańszej produkcji fabrycznej. Obecnie jednak, przy niedorozwoju wytwórczości przemysłowej, rozrost jego jest pożądanym, gdyż przyczynia się do uniezależnienia Polski od dowozu zagranicznego.

W zakresie wyrobów artystycznych, np. kilimów, hafatów, rzeźby i innych, przemysł ludowy ma rację bytu. Wyroby te bowiem dzięki swoistemu charakterowi mogą zawsze znaleźć nabywców, przewyższając maszynowe fabrykaty szablonowe. Przemysł ten należy popierać nie tylko ze względu na jego znaczenie gospodarcze, ale i społeczno-kulturalne, jako przejaw samodzielnej sztuki ludowej. Rozwój jego zależy od podniesienia technicznej wartości wyrobów.

Niektóre wyroby polskiego przemysłu ludowego stoją bardzo wysoko pod względem artystycznym, jak kilimczarstwo, hafciarstwo, wyrób zabawek, galanteria drzewna i rzeźba ludowa. Wyodrębniają się swoim charakterem wyroby ludności podhalańskiej, śląskiej, krakowskiej, łowickiej, mazurskiej, kurpiowskiej i lubelskiej. Pod względem poziomu artystycznego i oryginalności najwyższe stoją wyroby podhalańskie.

Rozdział III

DROGI

CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA

Ogólny obraz stanu dróg w Polsce przedstawia się obecnie znacznie korzystniej niż przed wojną wskutek przesunięcia granic ze wschodu na zachód, a mianowicie z najbardziej upośledzonych pod względem drogowym obszarów kresowych na doskonale pod tym względem zagospodarowane ziemie zachodnie.

Kontrasty w rozbudowie dróg w poszczególnych dzielnicach Polski są jednak w dalszym ciągu bardzo duże. Dawniej najbardziej jaskrawe różnice występowały pomiędzy stanem dróg w województwie śląskim i w województwie poleskim. Dziś, jako takie krańcowości, można zestawić Dolny Śląsk i województwo białostockie. Dawne województwa środkowe, zwłaszcza tereny na wschód od Wisły, należą obecnie do najbardziej zaniedbanych w Polsce pod względem drogowym.

Zrozumienie doniosłej roli komunikacji było powszechne w Polsce przedwojennej, ale krótki okres egzystencji młodego Państwa Polskiego nie mógł wyrównać braków spo-

wodowanych zaniedbaniem gospodarczym kraju w okresie niewoli.

W stosunku do swoich możliwości materialnych kraj zrobił dużo w dziedzinie podniesienia stanu komunikacji. Polska ma bardzo sprzyjające warunki naturalne do stworzenia doskonałej sieci komunikacyjnej dzięki nizinnemu ukształtowaniu prawie całego terytorium Polski.

Przemysł i górnictwo po uruchomieniu zniszczonych warsztatów będą mogły dostarczyć w obfitości: kamieni budowlanych, zapraw, szyn, konstrukcji żelaznych i taboru kolejowego. Przemysł jest obecnie wybitnie nastawiony na współpracę z budownictwem drogowym i w niedługim czasie będzie mógł wytworzyć dostateczną ilość potrzebnych materiałów.

Przez dłuższy czas jednak będziemy jeszcze zależni od zagranicznych dostaw maszyn drogowych, taboru wodnego, morskiego i rzeczno, samochodowego i lotniczego. Wielkie zdobycze przemysłu w tej dziedzinie, uzyskane przed wojną, uległy zniszczeniu. Odbudowa w pierwszym rzędzie tych działów produkcji przewidziana jest w planach gospodarczych Polski, wymaga jednak dłuższego czasu i wielkich nakładów kapitału.

DROGI KOŁOWE

Na wschód od Wisły przeważającym typem dróg kołowych są drogi gruntowe. Po lewej stronie Wisły zaczyna się przewaga dróg bitych, wzrastająca w miarę posuwania się na zachód. Na terenach nadodrzańskich drogi bite docierają już do każdego większego osiedla.

Pod względem gęstości dróg bitych Ziemie Odzyskane ustępują wprawdzie najlepiej zagospodarowanemu w tej dziedzinie krajom Europy, jak Francji i Belgii, gdzie na-

wet drogi polowe mają twardą nawierzchnię; w stosunku jednak do innych obszarów Polski są pod tym względem doskonale wyposażone. Ostatnie lata przed wojną wzbogaciły Ziemię Odzyskaną kilkoma nowoczesnymi autostradami. Nawierzchnia dróg bitych na tych ziemiach jest przeważnie ulepszona.

W Polsce Środkowej przeważają drogi o nawierzchni tłuczniowej. Wzrost ruchu samochodowego, a zwłaszcza samochodów ciężarowych, spowodował budowę nowych dróg o nawierzchni ulepszonej, bądź nakładanie tej nawierzchni na starych drogach bitych.

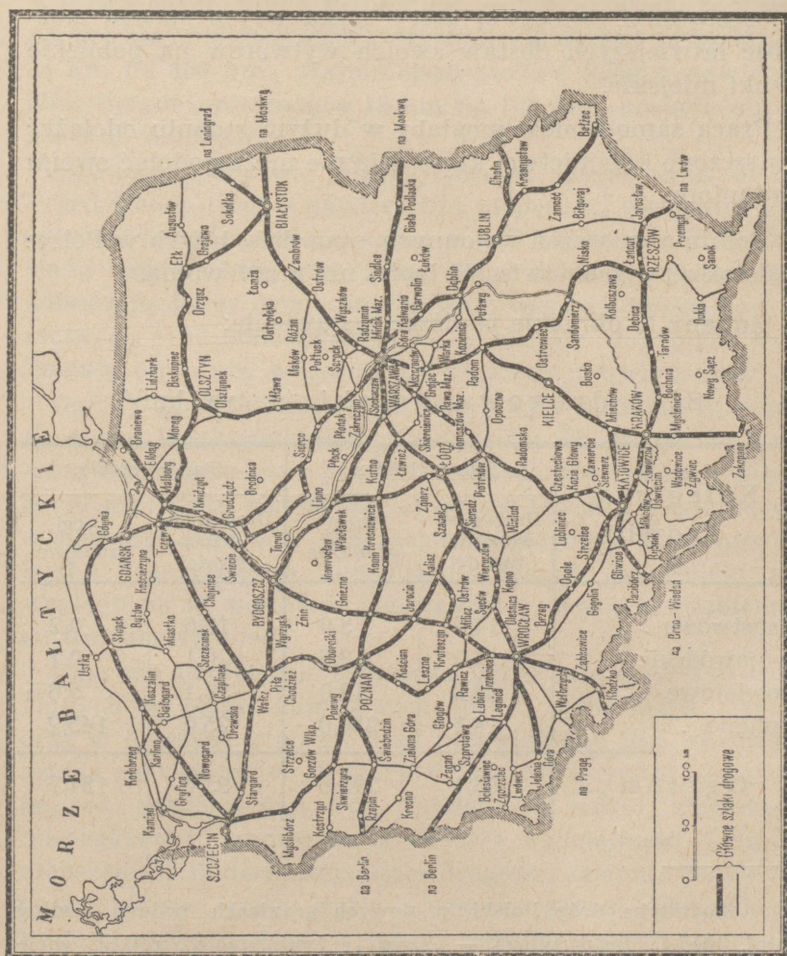
W województwach zachodnich nawierzchnię twardą posiadają wszystkie drogi państwowe i wojewódzkie oraz większość dróg powiatowych. Również w województwach krakowskim i rzeszowskim wszystkie drogi państwowe i wojewódzkie są bite, natomiast powiatowe są przeważnie gruntowe. W dawnych województwach środkowych nawet nie wszystkie drogi państwowe mają nawierzchnię twardą; wiele wojewódzkich jest gruntowych. Najlepiej pod tym względem przedstawiają się województwa: warszawskie i łódzkie.

W okresie międzywojennym wybudowano w Polsce ponad 20.000 km dróg o twardej nawierzchni, co stanowiło 60% stanu dróg z okresu zaborów. Był to olbrzymi wysiłek, jak na państwo najbardziej w Europie zniszczone przez wojnę, jednak za mały w stosunku do potrzeb.

Przed Polską, wyczerpaną ogromnie ostatnią wojną, stoi ciężkie zadanie rozbudowy dróg bitych i naprawy zniszczeń wojennych, które są w tej dziedzinie bardzo poważne.

Największych nakładów wymaga odbudowa mostów, zniszczonych na całym prawie terenie Polski. Mostów tych Polska niestety potrzebuje bardzo dużo, co wynika

z silnego nawodnienia ziem polskich. Szczególnie duże zagęszczenie mostów wykazuje Podhale, Zachodnie Podkarpacie, dorzecze górnej Warty, górna Przemsza, Bzura i Rawka oraz całe Pojezierze.



Rys. 9. Główne szlaki drogowe

Rozwijający się w Polsce ruch samochodowy czyni nagłą sprawę ulepszenia dróg kołowych.

W rozwoju komunikacji samochodowej zainteresowane są wszystkie dziedziny życia gospodarczego Polski, a szczególnie rolnictwo, które zyska w ten sposób możliwość łatwiejszych dostaw swoich wytworów na pobliskie rynki miejskie.

Praca samochodów mogłaby w dużym stopniu odciążyć zniszczone kolejnictwo, które dziś nie może podolać swoim zadaniom.

Pomimo zniszczeń wojennych, stan dróg bitych w Polsce dzisiejszej przedstawia się lepiej niż przed wojną.

Zmiany te obrazuje poniższe zestawienie:

Sieć drogowa Polski (w tys. km)*)

Kategoria drogi	Stan w 1938 r.		Stan w 1945 r.	
	Drogi o nawierzchni twardej	Drogi gruntowe	Drogi o nawierzchni twardej	Drogi gruntowe
państwowe	14,7	3,0	16,6	0,2
wojewódzkie . .	11,0	3,6	20,1	0,7
powiatowe	23,3	12,0	34,1	5,6
gminne	14,1	254,0	25,0	145,2
Ogółem . .	63,1	272,6	95,8	151,7

*) Statystyka dróg Polski w nowych granicach podana według prof. inż. L. Borowskiego — „Drogi i motoryzacja”, referat generalny na Kongresie Techników Polskich z 1—3. XII. 1946 r. Drogownictwo Nr 9/10 — 1946 r., str. 276—290

Z zestawienia tego widzimy, że ilość dróg o nawierzchni twardej wzrosła w Polsce dzisiejszej w porównaniu z przedwojenną o przeszło 50%, z 63 tys. km do 96 tys. km.

Przeciętna gęstość dróg o nawierzchni twardej wynosiła w Polsce przed wojną 16,5 km na 100 km², obecnie 30,2 km na 100 km². Na Ziemiach Odzyskanych wynosi przeciętnie 48 km na 100 km². Najmniejszą gęstość dróg o nawierzchni twardej, wynoszącą 13 km na 100 km², posiada obecnie woj. lubelskie.

Poważnej poprawie uległa również jakość tych dróg. Przed wojną drogi o nawierzchni ulepszonej stanowiły zaledwie 6% ogółu dróg, obecnie ponad 26% ogółu dróg posiada nawierzchnię ulepszoną. Drogi te są jednak bardzo zniszczone przez działania wojenne; wskutek braku dostatecznych prac konserwacyjnych w okresie wojennym wymagają one dużo wkładów na naprawy i utrzymanie.

Ogólny plan odbudowy, przebudowy i rozbudowy sieci drogowej Polski nakreślony jest na lat 30. W planie tym uwzględnione są nowe potrzeby gospodarcze Polski, a więc: problemy ruchu zmotoryzowanego (w związku z tym przystosowanie dróg do większego obciążenia), zagadnienia ruchu tranzytowego (niezmiernie ważne dla Polski ze względu na jej położenie geograficzne), wreszcie problemy ruchu turystycznego.

Plan ten przewiduje całkowitą odbudowę zniszczeń wojennych w ciągu najbliższych 10 lat; równolegle z tym oraz w dalszych etapach prac przewidziane jest wprowadzenie na wszystkich drogach Polski nawierzchni ulepszonej oraz modernizacji dróg (poszerzenie jezdni, złagodzenie zakrętów, zapewnienie dobrej widzialności i inne ulepszenia). Modernizacja sieci drogowej obejmie planowo najważniejsze trasy, węzły drogowe i arterie objazdowe. Budowa nowych dróg wyrówna różnice gospodarcze poszczególnych dzielnic Polski i zapewni całemu krajowi niezbędne warunki dla rozwoju transportu kołowego.

Z najważniejszych dróg samochodowych projektowana jest budowa dróg:*)

1. Wschód—Zachód (Białystok — Warszawa — Łódź — Poznań — Słubice) 680 km.

2. Północ—Południe (Gdynia — Warszawa — Radom — Rzeszów — Dukla) 650 km.

3—4. Dwie drogi Śląsk—Bałtyk (jedna Szczecin — Gdańsk — Łódź — Katowice — Wrocław, druga Bydgoszcz — Wrocław) łącznie 1120 km.

5. Radom—Lublin (Lwów) 220 km

6. Łódź—Wrocław—Praga 310 km (w granicach Polski)

7. Katowice—Wiedeń 70 km (w granicach Polski)

Ogółem projektowanych jest 12 wielkich linii samochodowych o długości 3.330 km, które ściśle zwiążą wszystkie obszary Polski i sprostają potrzebom ruchu tranzytowego. Dotychczas Polska posiada 340 km autostrad. Najdłuższa jest śląska, przebiegająca na przestrzeni 230 km przez Dolny Śląsk. Zaczyna się na południu od granicznych Zasiiek i biegnie między Szprotawą—Bolesławiem, Legnicą, Złotorią, Wrocławiem, Sobótką, Olawą i Strzelinem, omijając te wszystkie miasta.

Znacznie krótsza pomorska stanowi 50-kilometrowy odcinek autostrady Szczecin—Berlin; 60-kilometrowa autostrada mazurska stanowi odcinek autostrady Elbląg—Królewiec.

Ilość dróg o twardej nawierzchni powinna wzrosnąć w Polsce po 20 latach do 119 tys. km, a gęstość ich do 38,2 km na 100 km kw.

*) Według inż. S. Buszmy — „O polskie drogi samochodowe”. Drogownictwo, Nr 3/4/1945 r., str. 84.

Gęstość sieci dróg twardych obecna i po 20 latach

L. p.	Województwo	Obecnie		Po 20 latach	
		Ilość dróg twardych km	Gęstość sieci km/100 km kw.	Ilość dróg twardych km	Gęstość sieci km/100 km kw.
1	Białostockie	3.020	13,3	6.040	26,6
2	Kieleckie	3.296	17,8	5.416	30,0
3	Krakowskie	5.614	34,8	6.438	40,0
4	Lubelskie	3.604	13,1	7.208	26,2
5	Łódzkie	5.911	29,0	8.143	40,0
6	Pomorskie	5.415	23,8	6.899	30,0
7	Poznańskie	12.181	29,9	17.144	42,8
8	Rzeszowskie	4.427	25,1	5.290	30,0
9	Śląsko-Dąbrowskie	8.064	50,0	8.199	51,0
10	Warszawskie	5.896	20,0	8.700	30,0
11	Gdańskie	7.826	46,8	8.380	50,0
12	Olsztyńskie	4.969	25,3	5.894	30,0
13	Szczecińskie	9.650	42,7	9.678	42,8
14	Wrocławskie	16.003	64,8	16.003	64,8
Razem :		95.785	30,2	119.342	38,2

Palącym zagadnieniem w Polsce jest odbudowa mostów. Wojna zniszczyła u nas 46% ogólnej długości mostów drogowych. I przed wojną stan wielu mostów pozostawiał bardzo dużo do życzenia. Z 458 tys. metrów mostów w Polsce 423 tys. m mostów było drewnianych, 18 tys. m mostów stalowych i 17 tys. m mostów żelbetowych i betonowych. Szereg ważnych arterii komunikacyjnych posiadał niedostateczną ilość mostów. Bardzo częstym zjawiskiem w Polsce było posługiwanie się promami.

Gdyby Polska w dzisiejszych granicach zachowała swój stan mostów z 1939 r., posiadałaby 220 tys. m ogólnej

długości mostów, w tym drewnianych 137 tys. m, żelbetowych i betonowych 50 tys. m, a stalowych 33 tys. m. Niestety, ponad 100 tys. m mostów drogowych uległo zniszczeniu. Najbliższe plany robót obejmują odbudowę mostów na najważniejszych arteriach komunikacyjnych; w dalszym etapie przewidziana jest rozbudowa i ulepszenie istniejących mostów.

Stały wzrost motoryzacji w Polsce czyni te sprawy wybitnie nagłącymi. Już w połowie 1946 r. przedwojenna liczba pojazdów motorowych została w Polsce przekroczona. Liczba ich doszła do 53 tys., w tym: samochodów osobowych 16 tys., ciężarowych 29 tys. i motocykli 8 tys. Przy planowej motoryzacji kraju przewidywać można, że do końca roku 1956 cyfra pojazdów motorowych w Polsce wzrośnie do 400 tys.

KOLEJE

W 1827 r. wybudowano w Anglii pierwszą na świecie linię kolejową (między Stockton a Darlington); w przeciągu 10 lat linie kolejowe zostały przeprowadzone we wszystkich państwach zachodnio-europejskich i w Stanach Zjednoczonych. W początkach drugiej połowy XIX wieku budowa kolei rozwija się już w całej Europie, w ważniejszych koloniach zamorskich, w Argentynie, Brazylii, Meksyku, Chile i innych krajach.

W Polsce Centralnej rozpoczęto budowę pierwszej linii kolejowej w 1838 r.

Rozbudowa kolei w poszczególnych częściach Polski posuwała się z niejednakową szybkością. Najracjonalniej i najszybciej rozwinęły się koleje, podobnie jak i inne środki komunikacji, w dzisiejszych woj. zachodnich. Rząd austriacki, mając na uwadze przede wszystkim względy militarne, dążył głównie do połączenia Małopolski ze stolicą i z Węgrami. Najgorzej przedstawiała

się sprawa budowy kolei w b. zaborze rosyjskim, gdzie również kierowano się głównie względami strategicznymi, nie zabiegając o połączenie poszczególnych okręgów gospodarczych.

Tym się tłumaczy, że i w tej dziedzinie komunikacji na starych ziemiach polskich są poważne braki; jednak stan dróg żelaznych jest tu na ogół lepszy, niż stan dróg bitych.

Gęstość dróg kolejowych w Polsce, podobnie jak i dróg bitych, wzrasta ze wschodu na zachód dochodząc na Ziemiach Odzyskanych do poważnych cyfr, nie ustępujących naszym zachodnim i południowym sąsiadom.

Warunki naturalne Polski wszędzie ułatwiają przeprowadzenie kolei; na nielicznych tylko odcinkach linie kolejowe muszą pokonywać naturalne przeszkody. Tunele w Polsce znajduje się jedynie w obszarach górskich; wyjątek na pozostałym obszarze Polski stanowi tunel pod Miechowem*).

Rozwój i odbudowa dróg żelaznych umożliwi Polsce wykorzystanie ich dla tranzytu zagranicznego, czemu sprzyja wyjątkowo korzystne położenie gospodarcze. Zasili to poważnie bilans płatniczy. Przed wojną, pomimo niezadowalającego stanu kolejnictwa, wpływy z rozrachunków międzynarodowych za tranzyt kolejowy stanowiły poważną pozycję dodatnią w bilansie płatniczym, głównie ze względu na przejazd z Niemiec do Prus Wschodnich.

W zakresie rozbudowy dróg żelaznych dokonano znacznie więcej, niż w zakresie ulepszenia dróg bitych.

*) Pomiedzy stacjami Kozłów i Tunel o długości 769 m. Zbudowany w 1884 r.; drugi równoległy został zbudowany w 1911 i 1912 r. Obydwa tunele zniszczone w 1914 r., zostały odbudowane w latach 1920 — 21. Po raz drugi zniszczone w styczniu 1945 r. zostały odbudowane w rekordowym tempie: tunel Nr 1 już w maju 1945 r., a tunel Nr 2 na początku 1946 r.

Pierwsze dziesięciolecie międzywojenne poświęcone było głównie naprawie olbrzymich zniszczeń, spowodowanych przez wojnę w latach 1914—20. Samych tylko większych mostów kolejowych odbudowano 249. W drugim dziesięcioleciu wybudowano szereg nowych linii kolejowych, z których na pierwszy plan wysuwa się linia Herby Nowe — Gdynia (tzw. strzała bałtycka), dzięki której odległość między Katowicami a Gdynią zmniejszyła się o 50 km w porównaniu z dotychczasową najkrótszą linią domorską. W praktyce ciężarowe pociągi domorskie nie zawsze korzystały z tego najkrótszego połączenia; wobec przeciążenia tej linii jechały często dłuższą drogą, w porównaniu z którą „strzała bałtycka“ skraca dojazd o 110 kilometrów.

Ogółem w latach 1920—1938 wybudowano w Polsce 1.770 km nowych linii kolejowych (z czego 1.142 km w drugim dziesięcioleciu).

Na ziemiach zachodnich sieć kolejowa jest bardzo dobrze rozwinięta; największe zagęszczenie kolei wykazuje na południu Dolny Śląsk, gdzie istnieje dużo linii kolejowych zelektryfikowanych, a na północy okręg szczeciński.

Linia Odry, jako granica, rozcina szereg ważnych węzłów i urządzeń kolejowych, co utrudnia poważnie usprawnienie komunikacji na tym obszarze.

Kolejnictwo polskie, borykając się z bardzo ciężkimi przeszkodami, uruchomiło już komunikację na wszystkich ważniejszych liniach. Obecnie odbudowa i usprawnienie połączeń domorskich wysunięte są na pierwszy plan przez Zarząd Polskich Kolei. Przed wojną koleje polskie szczyły się swoją wyjątkową sprawnością i punktualnością.

Cechą charakterystyczną w rozmieszczeniu linii kolejowych jest układ promienisty, który szczególnie wyraźnie zaznacza się na starych ziemiach Polski. Na Ziemiach Odzyskanych wskutek dużej ogólnej gęstości kolei układ

ich nie jest tak charakterystyczny. Linia Katowice—Gdynia wyraźnie dzieli układ polskiej sieci kolejowej na część zachodnią i wschodnią. Gęstość sieci kolejowej na zachód od tej linii wynosi do 11,8 km na 100 km² powierzchni, podczas gdy na wschód od tej linii wynosi przeciętnie 3,5 km na 100 km² powierzchni.

Na obszarze między Odrą i Wisłą skupiły się najważniejsze węzły polskiej sieci kolejowej. W Polsce Centralnej (prócz Warszawy): Tczew, Laskowice, Bydgoszcz, Toruń, Poznań, Ostrów Wlkp., Kutno, Łowicz, Łódź, Koluszki, Skarżysko, Żabkowice, Katowice, Oświęcim, Kraków. Na Ziemiach Odzyskanych: Gliwice, Kędzierzyn, Opole, Wrocław, Legnica, Zgorzelec, Żegań, Głogów, Kostrzyń, Krzyż, Piła i Szczecinek.

Na wschód od Wisły ważne węzły kolejowe skupiły się na Ziemi Warmińsko-Mazurskiej, jak: Malbork i Iława, Olsztyn, Korsze, Rostembork i Ełk. Poza tym pozostało tu tylko kilka węzłów o pierwszorzędnym znaczeniu: Białystok, Siedlce, Łuków, Dęblin, Lublin, Rozwadow, Przemysł i Tarnów.

Najważniejszym węzłem kolejowym Polski jest Warszawa, skąd rozchodzi się 9 magistrali kolejowych: 4 po prawej stronie Wisły i 5 po lewej.

Po prawej stronie Wisły biegną linie wiążące Warszawę z Gdańskiem, Gdynią, Mazurami oraz Republikami Radzieckimi: Ukrainą, Białoruską, Litewską i Łotewską.

Magistrale położone po lewej stronie Wisły wiążą Warszawę z województwami zachodnimi i południowo-zachodnimi, z Niemcami, Czechosłowacją i Austrią.

W województwach zachodnich najważniejszym węzłem kolejowym jest Poznań, skąd rozchodzi się siedem szlaków do Niemiec i trzy szlaki w stronę Warszawy. Ważnym węzłem jest Toruń, gdzie schodzą się drogi z Gdańska

ku Poznaniowi i Warszawie i z Ziemi Mazurskiej do Niemiec.

W części południowej Polski Centralnej najważniejszym węzłem kolejowym jest Kraków.

Na Ziemiach Odzyskanych na naczelne miejsce jako węzeł kolejowy wysuwa się Wrocław; poza tym pierwszorzędne znaczenie posiadają: Zgorzelec, Słubice i Kostrzyń.

Szereg połączeń kolejowych Polski z zagranicą ma ponadto znaczenie dla tranzytu międzynarodowego, co wynika ze środkowego położenia Polski w Europie.

Przez Polskę przechodzi najdłuższa na świecie linia kolejowa, łącząca Ocean Atlantycki z Wielkim: Lizbona — Madryt — Paryż — Berlin — Zbąszyń — Poznań — Kutno — Warszawa — Białystok — Stołpce — Moskwa — Władywostok.

Ważne znaczenie dla tranzytu międzynarodowego mają dwie linie łączące Europę Zachodnią przez Polskę z urodzajnym południem Z. S. R. R. i Rumunią. Są to: linia Berlin — Warszawa — Lublin — Kowel — Zdobunów — Mogilany — Kijów oraz linia Praga — Zebrzydowice — Kraków — Lwów — Odessa z odgałęzieniem Kraków — Lwów — Stanisławów — Sniatyn — Bukareszt. Z północą Z. S. R. R. łączy Europę Zachodnią szlak tranzytowy przez Polskę, biegnący na linii Paryż — Berlin — Tczew — Kowno — Ryga.

Dla rozwoju portów polskich podstawowe znaczenie mają linie tranzytowe:

Szczecin — Wrocław — Bogumin — Wiedeń — Rzym

Gdynia — Gdańsk i Elbląg — Katowice — Bogumin — Triest

Szczecin — Wrocław — Kraków — Przemyśl — Odessa

Gdynia — Gdańsk i Elbląg — Warszawa — Lublin — Odessa.

Przez ziemie zachodnie, poza wspomnianymi już szlakami o znaczeniu międzynarodowym, przechodzą bardzo ważne linie wiążące południe Europy z północą i łączące ze Szczecinem Czechosłowację i Węgry przez Bramę Morawską i Kotlinę Kłodzką, Śląsk i Pomorze.

Projektowane jest wybudowanie szeregu nowych szlaków tranzytowych, które dając krótsze połączenia ożywiłyby tranzytowy przewóz towarów na kolejach polskich.

Ostatnia wojna w znacznie większym stopniu zniszczyła polskie koleje niż poprzednia; poza tym okupanci ograbili tabor kolejowy, urządzenia przeładunkowe, warsztaty kolejowe itp.

Pomimo tych zniszczeń majątek kolejnictwa wzrósł dzięki przyłączeniu ziem zachodnich. Wartość majątku kolejowego w 1939 r. wynosiła 8 miliardów złotych *), obecnie wynosi około 20 miliardów złotych przedwojennych. Średnia gęstość linii kolejowych wynosiła przed wojną 5,2 km na 100 km kw. (łącznie z wąskotorowymi). Długość linii kolejowych w kraju wynosiła przed wojną 20.118 km, w 1946 r. 23.494 km. Po uruchomieniu wszystkich szlaków gęstość linii kolejowych w obecnych granicach Polski wzrosła do 11,5 km na 100 km kw.

Rozebranych i nieczynnych linii kolejowych było w 1946 r. 7,2 tys. km. Najwięcej rozebranych i nieczynnych linii kolejowych jest dotychczas na Ziemiach Odzyskanych: w Dyrekcji Wrocławskiej 2,5 tys. km, w Olsztyńskiej 1,6 tys. km, w Szczecińskiej 1,4 tys. km. W Polsce Centralnej najwięcej nieczynnych linii kolejowych posiadają: Dyrekcje Gdańska i Katowicka. Długość czynnych

*) Materiał cyfrowy zaczerpnięty z pracy Dr Teofila Bissaga. — „Koleje polskie po wojnie“, Życie gospodarcze Nr 21, 1946 r., str. 836.

linii kolejowych na poszczególnych ziemiach Polski przedstawia się następująco:

Dyrekcja	Koleje w 1946 roku w km	
	Normalnotorowe	Wąskotorowe czynne
Warszawska	1.575	330
Lubelska	1.508	455
Krakowska	1.542	46
Katowicka	2.077	199
Łódzka	1.616	587
Wrocławska	3.288	106
Poznańska	3.344	644
Szczecińska	2.594	341
Gdańska	3.238	385
Olsztyńska	2.712	314
O g ó ł e m	23.494	3.407

(w tym dwutorowych 8.343)

Urządzenia i tabory kolejowe zostały przez wojnę katastrofalnie zniszczone. Zniszczenie mostów do 20 m rozpiętości wynosiło 30,8% og. długości.

Zniszczenie mostów powyżej 20 m rozpiętości wynosiło 70% og. dł.; zniszczenie budynków (stacje, warsztaty, parowozy) — 40%; zniszczenie wież ciśnień, urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych — 27%.

Ogromne straty również poniosło kolejnictwo przez zniszczenie parowozów i wagonów. W krótkim okresie 1945 do

1947 r. dokonano wielkich wysiłków w celu uzupełnienia taboru kolejowego; braki są jednak jeszcze dotkliwe.

		1939	1945 (X.)
czynne	parowozy	5.114	2.250
nieczynne	„	—	3.268
czynne	wagony osobowe	12.200	3.200
nieczynne	„ „	—	8.000
czynne	wagony towarowe	159.937	92.500
nieczynne	„ „	—	18.500

Stan tego sprzętu był katastrofalny; 50% taboru wymagało natychmiastowej naprawy, która napotykała na wielkie trudności wobec dużego zniszczenia warsztatów kolejowych i braku materiałów pomocniczych, a przede wszystkim wykwalifikowanego personelu.

Kolejnictwo polskie przystąpiło do pracy z wielką energią i poświęceniem, osiągając w tych wyjątkowo trudnych warunkach bardzo dodatnie wyniki.

W styczniu 1946 r. przewieziono 14 milionów pasażerów, w grudniu 24 miliony. Ogółem w 1946 r. przewieziono na kolejach normalnotorowych 245 milionów pasażerów (14.982 milionów pasażerokilometrów). Poza tym na kolejach wąskotorowych przewieziono 12 milionów pasażerów (231 milionów pasażerokilometrów).

Praca kolei w tym roku przewyższyła poziom przedwojenny. W 1938 r. przewieziono (w dawnych granicach) na kolejach normalnotorowych 226 milionów osób (7.469 milionów pasażerokilometrów), na kolejach wąskotorowych 1,6 milionów osób (134 miliony pasażerokilom.).

Przewóz towarów osiągnął w styczniu 1946 r. 3,2 miliony ton, w grudniu 1946 r. 4,7 miliony ton.

Ogółem w 1946 r. przewieziono na kolejach normalnotorowych 52 miliony ton (17.369 milionów tonokilometrów),

podczas gdy w 1938 r. przewóz towarów osiągnął 75,4 miliony ton (22.364 miliony tonokilometrów).

Poza tym koleje wąskotorowe przewiozły w 1946 r. 7,2 miliony ton (128,6 milionów tonokilometrów), w 1938 r. 3,4 miliony ton (61,3 milionów tonokilometrów).

Zdolność przewozowa i załadunkowa naszych kolei odbiega jeszcze znacznie od stanu przedwojennego, ale prace nad odbudową postępują bardzo szybko.

Koleje polskie przez długi jeszcze czas będą odgrywały rolę głównego czynnika obsługi transportowej. Przed wojną 98,9% ogółu przewozów przypadło na koleje, a tylko znikoma ilość na pozostałe środki komunikacyjne.

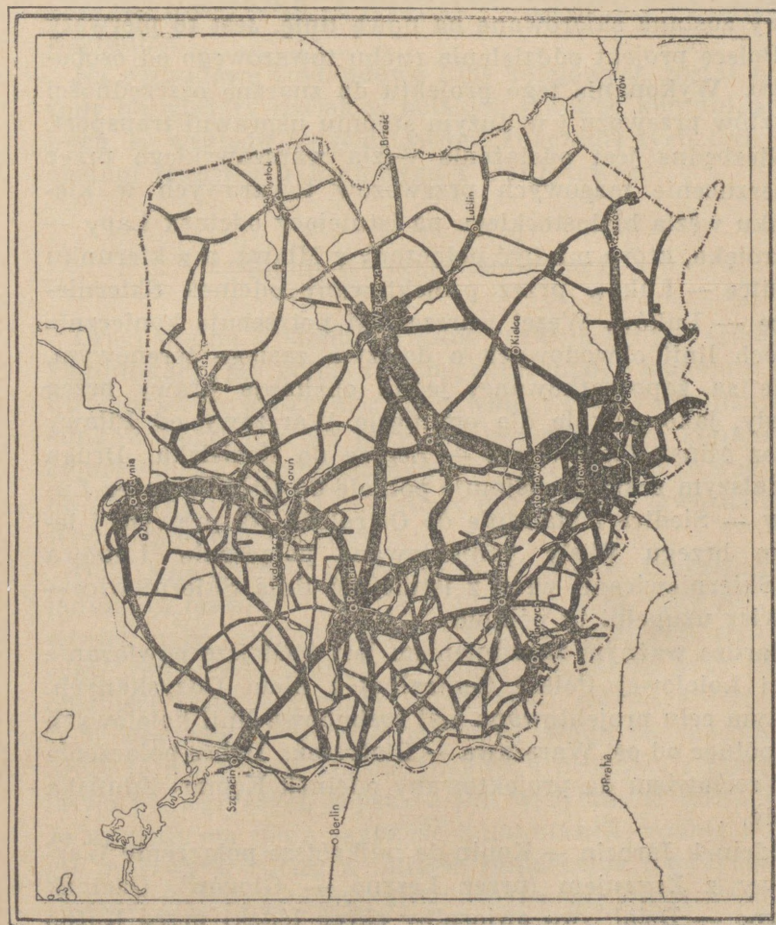
W najbliższym czasie odciążyć kolejnictwo może jedynie Odra. Uregulowanie innych dróg wodnych Polski, a przede wszystkim Wisły, wymaga długich lat pracy. Również drogi bite nie zdołają przez wiele jeszcze lat przejąć od kolei poważniejszych obciążeń przewozowych, pomimo stałego wzrostu motoryzacji. Toteż w planie trzyletnim położony jest szczególny nacisk na usprawnienie kolejnictwa.

Założenia ruchowe planu trzyletniego na 1949 r. w stosunku do 1938 r. przewidują 10% wzrostu przewozu podróźnych, który ma osiągnąć w 1949 r. 247 mil. osób i 75% wzrostu przewozu towarów, co ma wyrazić się cyfrą 125 mil. ton przewiezionych ładunków przy 36.300 mil. tonokilometrów dokonanych przewozów.

Najbliższy trzyletni plan komunikacyjny nie przewiduje rozbudowy sieci kolejowej, wysuwa natomiast jako dezyderat całkowitą technicznie odbudowę głównych szlaków wiążących zagłębie węglowe z Gdańskiem i Gdynią, z Warszawą, ze Szczecinem, z Brześciem i z Przemyślem. Również odbudowę szlaków łączących Warszawę, jako stolicę i centrum dyspozycji państwowej i gospodarczej, ze wszyst-

kimi ośrodkami dzielnicowymi i punktami granicznymi państwa.

Dalsze plany przewidują poważną rozbudowę dróg kolejowych ze szczególnym uwzględnieniem szlaków tranzytowych.



Rys. 10 Nasilenie ruchu pasażerskiego na kolejach

Ogółem projektowana jest budowa w ciągu 20 lat około 3 tys. km linii kolejowych. Na pierwszy plan wysunięta jest budowa linii Zagłębie węglowe — Łazy — Opoczno — Warszawa (240 km) w celu odciążenia byłej kolei wiedeńskiej, przeznaczonej w planie dla ruchu osobowego; pociągi węglowe i inne towarowe po wykonaniu projektowanej budowy zostaną skierowane na nową linię. Jest to pierwszy w Polsce projekt oddzielenia ruchu towarowego od osobowego. Wykonanie tego projektu da znaczne oszczędności kosztów przewozu i w dużym stopniu usprawni transport.

Niezbędne jest odciążenie węzła warszawskiego przez przerzucenie masowych przewozów towarowych w kierunku węzła białostockiego na istniejący odcinek Łapy — Ostrołęka, który ma być połączony z Mławą, a z kierunku Siedlce — Łuków przez projektowany odcinek Skierniewice — Łuków. Węzeł warszawski potrzebuje koniecznie dwóch linii obwodowych o dalszym zasięgu terenowym. Obie są zapoczątkowane; jedna obejmuje prawy brzeg Wisły, jako półkole dla ominięcia Warszawy od Pilawy przez Mińsk Mazowiecki — Zegrze do Nasielska. Druga w dalszym zasięgu obejmuje półkole od Dęblina przez Łuków — Siedlce i Małkinie do Ostrołęki. Na prawym i lewym brzegu Wisły projektowane połączenie Łukowa ze Skierniewicami wraz z istniejącą linią Skierniewice—Łowicz uzupełni to półkole.

Bardzo ważnym zagadnieniem jest ściślejsze powiązanie sieci kolejowej Polski Centralnej i Ziem Odzyskanych. W tym celu projektowana jest rozbudowa linii kolejowych na północ od osi Warszawa — Białystok. Dobre połączenie z Wrocławiem da projektowany odcinek Kępno—Zduńska Wola.

Odcinek Jarocin — Konin da najkrótsze połączenie Warszawy z Żeganiem (przez Leszno — Głogów). Odcinek Sierpc — Działowo związałyby okręg łódzki przez Kutno Płock z wojew. olsztyńskim. Nowe odcinki Zawiercie —

Tunel, Tunel — Tarnobrzeg, Zawada — Rozwadów zwiążą rolnicze okręgi woj. kieleckiego z uprzemysłowionym Górnym Śląskiem. Brak jest również bezpośredniego połączenia Łodzi z Lublinem.

W zrealizowanych projektach linii tranzytowych szczególne znaczenie posiada zbliżenie Warszawy do Pragi Czeskiej przez Łódź — Wrocław — Kłodzko z ominięciem Bogumina.

Na rozbudowę i odbudowę linii kolejowych został położony największy nacisk w polskich planach komunikacyjnych, ze względu na podstawowe znaczenie tych linii dla obsługi transportu krajowego i tranzytowego.

DROGI WODNE ŚRÓDLĄDOWE

Drogi wodne śródlądowe mimo rozwoju innych środków komunikacji, jak koleje żelazne, samochody i samoloty, nie utraciły swego znaczenia; przeciwnie, wraz z rozwojem stosunków handlowych i przy zwiększonej walce konkurencyjnej w handlu zagranicznym, rola ich wzrasta ze względu na znaczną różnicę w kosztach droższego przewozu lądowego i tańszego wodnego.

Obniżenie kosztów przewozu ma specjalne znaczenie dla ładunków masowych, przewożonych na dużą odległość, jak węgiel, rudy, cement, drzewo, wytwory hutnictwa, znaczna część rolniczych, nawozy sztuczne itp., które przy dużej objętości posiadają małą stosunkowo wartość. Przewóz tych towarów jest zadaniem dróg wodnych, natomiast drogi te nie nadają się dla przewozu drobnicy i towarów łatwo podlegających zepsuciu lub wysyłanych terminowo ze względu na małą szybkość komunikacji wodnej i długie przerwy w ruchu w okresie zamarzania i wysychania rzek. Z tych względów drogi wodne nie mogą zastąpić kolei, ale wespół z kolejami nawzajem się uzupełniają.

Dla Polski obniżenie kosztów przewozu ładunków masowych ma specjalnie doniosłe znaczenie. Musimy sobie przypomnieć, że największe ogniska polskiego górnictwa i przemysłu ciężkiego są skupione na południo-zachodzie Polski w odległości 600 km od Bałtyku, głównej drogi dla handlu z Europą północną i zachodnią. Bogactwa leśne skupione na wschodzie i południu Polski są również bardzo oddalone od morza.

Komunikacyjna wartość dróg wodnych zależy nie tylko od własności naturalnych rzek, jak długość, głębokość, szybkość spadku itp., ale i od racjonalnej regulacji, która w znacznym stopniu podnosi żeglowność rzek. Ujednostajnienie poziomu wody w rzece, zwięźenie i pogłębienie koryta, usunięcie progów rzecznych, budowa kanałów, wznieszenie tam nadbrzeżnych i wałów ochronnych — są to wszystko prace regulacyjne, od których wykonania bardzo często zależy wartość drogi wodnej.

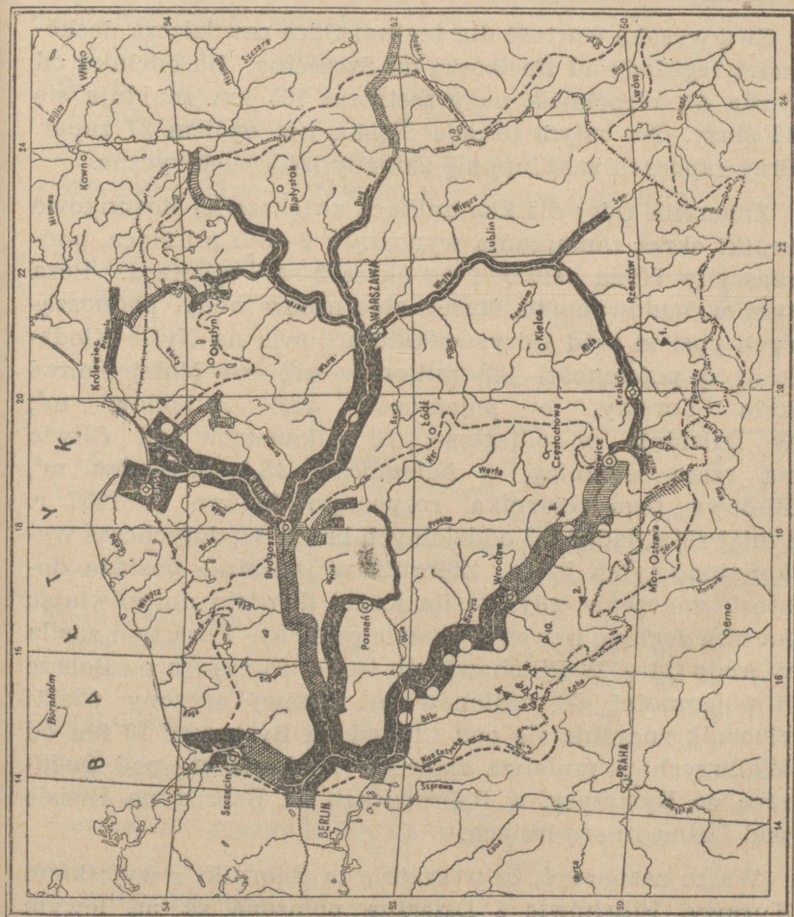
Polska posiada bogatą naturalną sieć wód, wyjątkowo korzystnie rozłożoną. Główne rzeki, Wisła i Odra, przecinają kraj cały z południa na północ i obejmują wraz z dopływami cały obszar Polski; zbliżają się do wszystkich głównych systematów rzecznych, dając połączenie zachodu ze wschodem oraz Morza Północnego i Bałtyku z Czarnym. Mimo tych dużych zalet naturalnych, wartość komunikacyjna polskiej sieci wodnej wykorzystana była tylko na ziemiach zachodnich, na ziemiach zaś Polski Centralnej rzeki nasze były nieuregulowane.

W dzielnicach zachodnich rzeki są wszędzie uregulowane, przeprowadzono szereg sztucznych połączeń wiążących te ziemie z morzem, z Polską Centralną i siecią rzek niemieckich.

Najważniejsza arteria wodna ziem zachodnich, Odra, jest od Koźła nośna dla statków o pojemności 650 ton; w dolnym biegu nośność Odry dochodzi do 900 ton. Ze Śląskiem

Odra jest związana kanałem Koźle — Gliwice niedawno przebudowanym, dostępnym dla statków o pojemności 750 ton.

Kanał ten odgałęzia się od rzeki Odry w Koźlu i, wykorzystując obniżenie dolinne rzeki Kłodnicy, podchodzi pod



Rys. 11. Drogi wodne

same Gliwice. Posiada 40 km długości, 37 m szerokości, 3,5 m głębokości. Znajduje się na nim 6 śluz. Równolegle do nowoczesnego Kanału Gliwickiego biegnie przestarzały Kanał Kłodnicki wybudowany w 1812 r., o 18 śluzach i nośności zaledwie 135 ton. Łączy on Odrę pod Koźlem z Gliwicami.

Swą wysoką wartość dla żeglugi Odra zawdzięcza doskonałej regulacji od Raciborza do Szczecina. Na odcinku od Koźla do Wrocławia na przestrzeni 165 km znajdują się 22 śluzy. Na całym terenie Śląska jest ogółem 27 zapor. Przy zaporach znajdują się zakłady hydroelektryczne.

Znaczenie Odry dla komunikacji zwiększa jej stosunkowo krótki okres zamarzania wynoszący 2—3 $\frac{1}{2}$ miesiąca, podczas gdy Wisła zamarza na okres 3—4 $\frac{1}{2}$ miesiąca. Poza tym wybudowano tu szereg zbiorników wody, podnoszących poziom wód Odry: w Odmuchowie na Nysie Kłodzkiej, o pojemności 128 milionów m³; na Małej Panwi koło Turawy, o pojemności 98,5 milionów m³; w Dzierżnie w odległości 10 kilometrów od Gliwic na rzece Kłodnicy, o pojemności 48,4 milionów m³. Budowę tego zbiornika rozpoczęto dopiero w 1937 r. i miał się składać z 3 oddzielnych basenów; dotychczas wykonano tylko jeden. Zbiornik w Dzierżnie posiada doniosłe znaczenie, gdyż zasila Kanał Gliwicki umożliwiając na nim żeglugę nawet w okresie posuchy. Poza tym zasila w wodę Odrę. W Pilichowieach jest duża zaporą na Bobrze o pojemności 50 milionów m³. Niewykończony wielki zbiornik znajduje się pod Choiną na Bystrzycy 10 km od Wałbrzycha; mniejsze zbiorniki znajdują się pod Świdnicą na Bystrzycy, w Bobrowicach na Bobrze, na Kwisie pod Leśną i parę innych.

Warto zaznaczyć, że wszystkie te zbiorniki z wyjątkiem Turawy, Pilichowie i Dzierżna położone są na lewym brzegu Odry. W tym wypadku jeszcze raz uwidacznia się

doniosłość gospodarcza posiadania przez Polskę obydwóch brzegów tej rzeki.

Doskonale uregulowane kanały łączą Odrę z zagłębiem węglowym, Wisłą, Szprewą i Łabą. Największe znaczenie posiada Kanał Koźle — Gliwice. Kanał ten łącznie z arterią Odry jest domorską drogą największego polskiego okręgu górniczo-przemysłowego.

Z Wisłą Odra posiada połączenie od Kostrzyna przez Wartę, Noteć, Kanał Bydgoski do Brdy-ujścia. Kanał ten dostępny jest dla barek do 450 ton nośności. Z Europą Zachodnią Odra ma połączenie przez drogę wodną Odra — Szprewa i Odra — Hawela, tzw. Kanał Hohenzollernów.

Długość żeglownej drogi wodnej Odry i jej kanałów oraz drogi żeglownej Odra — Wisła ilustruje następujące zestawienie.

Drogi wodne	Ogółem	w t y m			
		kanały	r z e k i		jeziora
			skanali- zowane	wolne	
	w k i l o m e t r a c h				
Droga wodna Odry					
szlak główny	660	—	153	507	—
odgałęzienia i dopływy	158	—	65	93	—
Kanał Gliwicki	40	40	—	—	—
Droga wodna Odra-Wisła					
szlak główny	294	25	152	117	—
odgałęzienia i dopływy	395	—	—	395	—
Droga wodna					
Kanał Bydgoski - Warta					
szlak główny	115	25	50	—	40
odgałęzienia	31	4	—	—	27

Diugość żeglownej drogi wodnej Wisły wraz z jej prawobrzeżnymi dopływami przedstawia się następująco:

Drogi wodne	Ogółem	w t y m			
		kanały	r z e k i		jeziora
			skanali- zowane	wolne	
	w k i l o m e t r a c h				
Droga wodna Wisły					
szlak główny	940	—	—	940	—
odgałęzienia i dopływy	613	21	76	516	—
Droga wodna Wisła-Niemem					
szlak główny	409	42	21	322	24
dopływy	695	—	—	695	—
Droga wodna Narew-Pregoła					
szlak główny	151	14	—	68	69
odgałęzienia	103	1	—	—	102

Połączenie Odry z Dunajem zapewniłoby dla ekspansji handlowej polskiego zagłębia najdogodniejszy szlak przez Dunaj na rynki południowo-wschodnie i wschodnie. Poza tym pozwoliłoby osiągnąć poważne korzyści z przewozu tranzytowego towarów.

Projektowana trasa kanału rozpoczyna się pod Kędzierzynem od Kanału Gliwickiego, biegnie na południe do Raciborza, stąd pod Morawę Ostrawską, następnie kieruje się na południowy zachód przez wyżynny wododział Odry i Beczwy w Bramie Morawskiej do Przerowa, skąd skręca na południe i przecina rzekę Morawę pod Otrakowicami; po prawej stronie tej rzeki rozgałęzia się pod Angem na dwa ramiona, z których zachodnie osiąga Dunaj pod Wie-

dniem, a wschodnie w pobliżu Bratysławy. (W dalszych projektach niemieckich leżało połączenie tego kanału przez Przerów — Pardubice z Łabą).

Główna trasa kanału Odra — Dunaj, prowadzona dolinami Odry i Morawy przez możliwie najniższe wzniesienia w Bramie Morawskiej, ma dogodne na ogół warunki naturalne budowy; przewiduje się jednak budowę 66 śluz, trzech specjalnych urządzeń dźwigowych podnoszących statki na wysokość 22—24 m oraz budowę kilku zbiorników zasilających kanał w wodę w okresach suszy. Ma to specjalne znaczenie na słabo nawodnionym wododziale Odra — Beczwa. Ogólna długość kanału od Koźła do Wiednia ma wynosić 322 km, z czego na obecnym terytorium Polski 57 km.

Umowa gospodarcza polsko-czechosłowacka, zawarta w 1947 r., powołała do życia Radę Współpracy Gospodarczej, która obok innych zagadnień ma za zadanie opracować wytyczne budowy kanału dunajsko-odrzańskiego.

Kanał ten po ukończeniu będzie miał doniosłe znaczenie zarówno dla Polski, jak i dla wszystkich państw naddunajskich, w pierwszym rzędzie dla Czechosłowacji, a poza tym dla Austrii, Węgier, Jugosławii, Bułgarii i Rumunii. Ułatwi on wymianę tych krajów, dając im najdogodniejszą drogę do Morza Bałtyckiego. Niemniej doniosłe jest polityczne znaczenie tego kanału, który wyzwoli państwa naddunajskie spod wpływów gospodarczych Niemiec.

Trasa Koźle—Gliwice—Kraków, zapoczątkowana również w 1939 r., posiada doniosłe znaczenie dla żeglugi wewnętrznej i eksportu. Udostępniłaby ona całemu południowemu ośrodkowi przemysłowo-górniczemu wykorzystanie arterii wodnej Odry.

Do wypełnienia tej wielkiej roli w ruchu komunikacyjnym Polski droga wodną Odry wymaga wielkich wkładów. W pierwszej fazie wkładów na: oczyszczenie koryta rzeki z resztek wysadzonych mostów (72 mosty drogowe i 15 ko-

lejowych), doprowadzenie do porządku zbiorników i rozbudowę ich, odbudowę i zwiększenie zdolności przeładunkowej portów w Koźlu i Gliwicach.

Port w Gliwicach posiadał przed wojną zdolność przeładunkową 4 milionów ton rocznie, a w 1946 r. zaledwie 0,7 miliona ton rocznie. Zdolność przeładunkowa portu w Koźlu spadła z 5 milionów ton rocznie przed wojną do 1,8 miliona ton w 1946 r. Poza tym brak dziś na Odrze taboru, sprzętu oraz urządzeń i magazynów.

Tabor pływający na Odrze liczył:

barek o własnym napędzie w r. 1939	610
„ „ „ „ w r. 1946	3
barek bez własnego napędu w r. 1939	2.700
„ „ „ „ w r. 1946	30
holowników w r. 1939	318
„ w r. 1946	14

Dla przewiezienia Odrą tylko 3 milionów ton węgla rocznie, co jest cyfrą znikomą, potrzeba 660 barek i 150 holowników. Cyfry te wskazują na ogrom inwestycji, jakie musi ponieść Państwo Polskie w najbliższych latach w celu wykorzystania tej arterii wodnej. Z dopływów Odry najważniejsze znaczenie dla żeglugi posiada Warta, uregulowana od ujścia do niej rzeki Prosnicy; rzeka ta wymaga jednak dalszej regulacji, aby statki przy niższym stanie wody mogły dochodzić przynajmniej do Poznania.

Dobrze uregulowane drogi wodne posiada też Ziemia Mazursko-Warmińska. Do najważniejszych sztucznych dróg wodnych należą tu Kanał Elbląski oraz Kanał Mazurski.

Kanał Elbląski biegnie od Iławy przez połączone sztucznie jeziora: Jeziorak, Ostródzkie, Drużno do Elbląga. Przez

skanalizowaną rzekę Elblązkę dociera się do Zalewu Wiślanego, który prowadzi do Nogatu. Od głównego koryta kanału rozchodzą się boczne rozgałęzienia do miejscowości Wągard, Zalewo i Ostróda. Ogólna długość kanału wynosi 140 km i posiada on 5 śluz. Kanał Elbląski, wybudowany bardzo nowocześnie, stanowi ważną arterię komunikacyjną. Stosunkowo niewielkie przedłużenie go do Drwęcy i uregulowanie Drwęcy połączyłoby ściślej Ziemię Mazurską z Polską Centralną i podniosłoby znaczenie portu elbląskiego.

Ogólna długość drogi warmińskiej przedstawia się następująco:

		szlak główny	odgałęzienia
kanały	w km	52	15
rzeki wolne	„ „	14	12
jeziora	„ „	43	41
Ogólna długość w km		109	68

Kanał Mazurski, biegnąc na przestani 52 km, łączy jezioro Mamry z rzeką Łyną, z którą łączy się już poza granicami Polski. Kanał ten nabrałby dużego znaczenia gospodarczego, gdyby został przedłużony do jeziora Śniardwy i przez Pisę do Narwi. Związałby wówczas wschodnie połacie Ziemi Mazurskiej z dorzeczem Wisły. Obecnie szlak ten należy do dorzecza Pregoly.

Na ziemiach Polski Centralnej drogi wodne są najbardziej zaniedbaną dziedziną komunikacji.

W okresie przedrozbiorowym nie zdawano sobie sprawy z doniosłego znaczenia dróg wodnych. Wprawdzie Wisłę wyzyskiwano już od XIV wieku dla spławu zboża, rud i drzewa do Gdańska, ale o racjonalnych regulacjach nie myślano. Dopiero w w. XVIII, za przykładem państw zachodnio-europejskich, zaczęto zabezpieczać brzegi rzek i budować kanały sztuczne.

Po rozbiorach następuje okres zastoju w rozbudowie dróg wodnych. Zaniedbanie dróg wodnych daje się zaobserwować we wszystkich państwach zachodnio-europejskich; jedynie Francja i Holandia stanowiły pod tym względem wyjątek. Pierwsze Niemcy rozumiały, że drogi kolejowe nie zastąpią dróg wodnych, które powinny odgrywać główną rolę w przewozie artykułów masowych. Pogląd ten stał się w krótkim czasie ogólnym. Od r. 1870 Niemcy zaczynają bardzo starannie regulować i rozbudowywać swoje drogi wodne; regulacje poczyniono również na terenie Wielkopolski, Pomorza oraz Górnego Śląska i dlatego ziemie te posiadają najlepsze w Polsce drogi wodne. W b. Galicji rząd austriacki poczynił tylko nieznaczne regulacje Wisły od Przemszy do byłej granicy rosyjskiej. Najgorzej przedstawia się sprawa regulacji w środkowym odcinku Wisły. W czasie wojny drogi wodne zostały bardzo zniszczone.

Państwo Polskie, pomimo ciężkich warunków finansowych, natychmiast po odzyskaniu niepodległości podjęło pracę nad ich udoskonaleniem. Odbudowano zniszczone przez wojnę kanały, podjęto dawne prace regulacyjne nad Wisłą, a zapoczątkowano nowe; wybudowano szereg portów rzecznych i zimowisk, odbudowano przedwojenne.

W dorzeczu Wisły wybudowano trzy wielkie zapory wodne: na Sole w Porąbce zbiornik o pojemności 32 mil. m³; na Białej w Wapiennicy i na Dunajcu pod Rożnowem. Dwie ostatnie zapory nie zostały jeszcze przed wojną dokonane. Nie zrealizowane zostały projekty budowy zbiorników na Bugu koło Włodawy, na Sanie powyżej Sanoka, na Rudawce, Narwi, Pilicy, Nidzie i na karpackich dopływach Wisły.

Mimo tych prac sieć wodna Polski Centralnej jest dotychczas w stanie zaniedbanym. Żegluga odbywa się na stosunkowo niewielkiej przestrzeni, przy czym bardzo

różna wartość komunikacyjna poszczególnych odcinków rzek polskich rozbija je na odosobnione linie.

Wisła jest żeglowna od ujścia do niej Przemszy aż do Bałtyku. Na poszczególnych odcinkach jednak stan żeglowności Wisły jest bardzo różny, co uniemożliwia żeglugę na dalsze przestrzenie. Np. na przestrzeni od Niepołomic do Nidy mogą kursować po Wiśle małe statki pasażerskie i towarowe, jednak od ujścia Nidy do Zawichostu, zwłaszcza na odcinku od Sandomierza do Zawichostu, gdzie łóżysko rzeki rozszerza się miejscami od 1 do 2 km, tworząc liczne mielizny, żegluga jest zahamowana, a nieuregulowany odcinek od Niepołomic do Zawichostu przerywa łączność pomiędzy południowym i północnym odcinkiem Wisły. Najlepiej uregulowany jest odcinek Wisły od Tczewa do jej ujścia, gdzie mogą kursować małe statki morskie o pojemności do 800 ton.

Na największych dopływach Wisły, Narwi i Bugu, żegluga jest możliwa tylko na wiosnę, poza tym służą one do spławu. Z innych dopływów drogami żeglownymi są: skanalizowana Przemsza oraz Brda od Bydgoszczy.

Prócz Kanału Bydgoskiego bardzo ważnym sztucznym połączeniem Wisły jest Kanał Augustowski, łączący Wisłę z Niemnem przez Narew, Biebrzę, Jeziora Augustowskie i Czarną Hańczę. Niestety, kanał ten w stanie obecnym słabo nadaje się do wykorzystania. Musi być uregulowany w porozumieniu ze Związkiem Radzieckim, gdyż ujście kanału do Niemna, poprzez Czarną Hańczę, znajduje się już nie po naszej stronie.

Trzecim połączeniem Wisły jest Kanał Królewski, wiążący już na terenie Z. S. R. R. Wisłę z Prypiecią poprzez Bug i Muchawiec.

Drogi wodne w Polsce powinny stworzyć sieć łączącą wszystkie dzielnice kraju pomiędzy sobą i z wybrzeżem. W tym celu należy przede wszystkim przystąpić do re-

gulacji Wisły, która od morza do ujścia Narwi i do Warszawy powinna być dostępna dla statków 1000-tonowych. Od Warszawy do Dunajca można będzie osiągnąć stopień żeglowności do 600 ton*). Pożądane jest również połączenie Wisły z Wartą kanałem idącym przez Gopło i Górną Noteć do Kanału Bydgoskiego.

Ważną drogą wodną może być Bug, który od Brześcia do Małkini da się doprowadzić do żeglowności 1000-tonowej zaś od Małkini do Ujścia konieczny jest kanał sztuczny. Również można podnieść znacznie żeglowność Warty**). Okres czasu niezbędny do całkowitej regulacji rzek polskich prof. Ingarden***) oblicza na lat 20, prof. Rodowicz (Rada Techniczna Min. Kom.) na lat 18.

Wskutek zaniedbanego stanu dróg wodnych w przedwojennej Polsce wykorzystanie ich dla przewozu towarów było znikome; transport wodny wynosił zaledwie 1,8% ogółu przewozów, gdy w krajach o podobnej strukturze sieci wodnej wynosił 20 do 35%****).

Jak słabe było w Polsce wykorzystanie dróg wodnych, wskazuje następujące zestawienie:

Długość dróg wodnych żeglownych dla statków o pojemności 400 ton i więcej wynosiła w Polsce 1938 roku 760 km, po przyłączeniu ziem zachodnich wzrosła do 1.700 km, pomimo że długość sieci rzecznej na Ziemiach Odzyskanych jest mniejsza niż w Polsce Centralnej.

*) Wybitny znawca dróg wodnych w Polsce prof. Matakiewicz pisze: (Światowe drogi wodne a regulacja Wisły 1921 r.) „Wisła jako droga wodna nie może dorównać Renowi, jednak może dorównać Łabie, a przewyższyć Odrę i Wezerę. Potrzeba tylko umiejętnej i systematycznej regulacji.“

**) Według inż. M. Propokowicza — „Drogi wodne w Polsce“; jubileuszowe wydawnictwo tygodnika Przemysł i Handel 1928 r.

***) Sprawozdanie do projektu regulacji Wisły z 1925 r.

****) Statystyka na podstawie referatu inż. T. Tilingera, Przegląd Techniczny, Numer Kongresowy, str. 65.

Długość żeglownych dróg wodnych w kilometrach:

	1945 r.	1938 r.
Ogółem:	4781	6250
w tym:		
kanały*)	239	268
rzeki skanalizowane	517	504
„ wolne	3679	5363
jeziora	346	115

W 1937 r. przewieziono w dorzeczu Wisły 400 milionów tonokilometrów, a w dorzeczu Odry 2.400 milionów tonokilometrów.

Tabor rzeczny w Polsce wynosił w 1937 r. 157 tys. ton; tabor rzeczny Odry wynosił w 1937 r. 1.000 tys. ton.

Na transport rzeczny powinno przypadać około 25% czyli należy przystosować drogi wodne do przewozu co najmniej 8—9 milionów tonokilometrów, a w przyszłości, wraz z rozbudową życia gospodarczego, do przewozu 12 milionów tonokilometrów. Wymaga to olbrzymich inwestycji.

Przewozy na drogach wodnych w 1946 r. przedstawiały się następująco:

	Przewieziono pasażerów	Przebyte pasażerów km	Przewieziono tys. ton	Przebyte tys. tonokm
Ogółem	240,3	11.908	177,0	55.864
Odra (wraz z Kanałem Gliwickim)	9,3	548	61,8	30.152
Wisła górna (wraz z Przemszą)	34,8	2.061	23,7	2.095
Wisła dolna (wraz z drogą wodną Wisła-Odra, z Wartą i górną skanalizowaną Notecią)	196,2	9.299	91,5	23.617

*) Nie uwzględniony jest kanał Warta—Gopło i kanał mazurski, które są w toku budowy.

W najbliższym planie gospodarczym Polski, poza usunięciem zniszczeń wojennych, stworzeniem taboru i odbudową portów rzecznych, przewidziane są roboty regulacyjne na Wiśle i Warcie oraz budowa kanałów: Zagłębie — Kraków, Żerań — Zegrze i Gopło — Warta, jakoteż zbiorników w dorzeczu Wisły (Czchów, Czorsztyn, Brzeg) i Odry (Turawa, Chojna).

Regulacja rzek, poza ogromnym znaczeniem dla komunikacji, przyczyni się wydatnie do rozwoju rolnictwa przez odwodnienie rozlicznych połaci kraju. Polska ma specjalnie sprzyjające warunki dla budowy dróg wodnych dzięki nizinnemu ukształtowaniu powierzchni, pozwalającemu na prowadzenie dróg wodnych łóżyiskami rzecznyymi i jeziorami na długości ok. 70% całej sieci wodnej.

Ułatwiona jest również budowa kanałów, które wobec niskich działów wód i niewielkich różnic wysokości, nie wymagają licznych śluz o znacznych różnicach poziomu.

Rzeki polskie, wskutek środkowego położenia Polski w Europie, posiadają nie tylko znaczenie dla naszej gospodarki wewnętrznej, ale i dla ruchu międzynarodowego, którego obecnie przejąć nie mogą wskutek braku regulacji.

Patrząc na mapę Europy widzimy, że nieuregulowana Wisła przerywa sieć komunikacji rzecznej Europy prowadzącą od morza Śródziemnego i Atlantyku przez Rodan i Sekwanę, dalej przez połączony z siecią rzek francuskich Ren, Wezere, Łabę, Odrę z przerwą na Wiśle i Prypecy do Dniepru i Morza Czarnego na południe, na północy do Morza Bałtyckiego, a przez system rzek i kanałów radzieckich do Morza Białego.

Przy obecnym stanie rzek Polska jest jednym z uboższych państw pod względem długości dróg wodnych.

W naturalne drogi wodne najbogatsze są: Z. S. R. R., który ma ich 110 tys. km, Brazylia 60 tys. km, Stany Zjednoczone 50 tys. km. Nakład pracy przy rozbudowie dróg wodnych najbardziej należy podziwiać w W. Brytanii i Holandii. W W. Brytanii na 6.114 km dróg wodnych jest 5.911 km kanałów, w Holandii na 5.200 km dróg wodnych jest 3.561 km kanałów.

PORTY MORSKIE

Zarys historyczny

Jednym z największych błędów politycznych dawnej Rzeczypospolitej Polskiej było niedocenianie znaczenia morza w życiu gospodarczym kraju. To niezrozumienie korzyści, płynących z posiadania własnej floty handlowej i wojennej, fatalnie zaciążyło na kartach naszej historii. Brak floty wojennej nie pozwolił Polsce, mimo rozległego obszaru i mężnego rycerstwa, zająć mocarstwowego stanowiska w Europie, jakie zajęła Anglia, Francja i Hiszpania. Niezdolność podjęcia walki na morzu była przyczyną wielu klęsk wojennych Polski, jak utrata Inflant i Kurlandii w wojnach szwedzkich, wreszcie jedną z przyczyn upadku Polski.

Nie posiadając własnej floty handlowej, nie mogła Polska rozwinąć w większym zakresie handlu; zawsze byliśmy skazani na korzystanie z drogo opłacanych usług statków obcych. Państwo Polskie, mimo dobrych warunków przyrodzonych, nigdy nie było bogate, podczas gdy Holandia, Wenecja, Portugalia, Anglia, Niemcy i Francja czerpały wielkie bogactwa z handlu zamorskiego.

Wysiłki w celu stworzenia własnej floty, podejmowane przez Zygmunta Augusta, Stefana Batorego, Zygmunta III i Władysława IV, speliły na nikłych próbach ze względu

na niezrozumienie tej potrzeby przez ogół społeczeństwa polskiego.

W dzisiejszych warunkach, kiedy o roli i stanowisku państwa w świecie decyduje nie masa ludności i obszary ziemi, jak w dawnych wiekach, ale stan gospodarczy, zaniedbanie morza — jednego z głównych źródeł bogactwa i niezależności gospodarczej — jest nie do pomyślenia.

Morze pozwala przeniknąć wytworom produkcji do wszystkich zakątków świata, ułatwia rozwinięcie się wytwórczości krajowej i daje możność uniknięcia drogiego pośrednictwa obcych narodów, za które to pośrednictwo Polska nie ma potrzeby płacić. Posiadanie wybrzeża morskiego znacznie zwiększy niezmiernie nikły dotychczas dochód społeczny przez zarobki floty handlowej i rybackiej, wreszcie na wypadek wojny wybrzeże morskie strzeżone przez silną flotę, jest najpewniejszą granicą naturalną.

W okresie międzywojennym przypadł Polsce z jej dawnych wielkich posiadłości nad Bałtykiem tylko mały skrawek wybrzeża, na którym zastaliśmy jedynie wydmy piaszczyste i lasy.

Stworzenie z tego pustkowia aparatu gospodarczego, który podołałby zadaniu pośrednictwa pomiędzy Polską a całym światem, było niezmiernie trudne.

W pierwszych latach niepodległości sprawy morskie w Polsce zostały odsunięte na dalszy plan wobec wojny, koniecznej odbudowy zniszczonego kraju, konsolidowania się państwa i życia gospodarczego. Z czasem jednak sam rozwój gospodarczy kraju, stale wzmagający się dowóz obcych towarów, których coraz więcej potrzebowało odbudowujące się państwo, a z drugiej strony coraz większy brak rynków zbytu dla odradzającej się produkcji z całą gwałtownością narzuciły konieczność uregulowania

sztucznie ściśniętego w czasie zaborów handlu zagranicznego, szukającego naturalnych dróg ujścia. Drogi lądowe były niewystarczające dla naszych obrotów handlowych.

Spółeczeństwo polskie wykazało zrozumienie konieczności opanowania morza, podejmując intensywną pracę około budowy własnych portów, Gdyni, Pucka i Tczewa, oraz pracę nad unormowaniem stosunków z Gdańskiem i rozbudową tego portu, jak również nad tworzeniem własnej floty handlowej. Na owocność tej pracy wskazuje rozwój naszego handlu morskiego. W 1921 r. obrót towarowy Polski przez wybrzeże morskie wynosił zaledwie 7,3% ogólnego obrotu w handlu zagranicznym,

w 1924 r. — 13,1%	w 1929 r. — 42%
„ 1925 r. — 16,3%	„ 1933 r. — 70%
„ 1926 r. — 27,1%	„ 1935 r. — 73%
„ 1927 r. — 35,0%	„ 1938 r. — 78%

Młody port Gdynia już w 1933 r. wysunął się pod względem wielkości obrotów na pierwsze miejsce na Bałtyku, jeśli pominiemy Kopenhagę.

Gdańsk, który w 1913 r., jako port niemiecki, zajmował dziewiąte miejsce wśród portów bałtyckich, w 1928 r. wyprzedził wszystkie porty bałtyckie tonażem obrotów, po czym ustąpił pierwszeństwa Gdyni, zachowując aż do wybuchu wojny drugie miejsce.

Rozległe wybrzeże polskie, uzyskane w wyniku drugiej wojny światowej, posiada 3 duże porty morskie: Gdańsk, Gdynia i Szczecin.

Wszystkie te trzy porty zostały bardzo zniszczone. Stosunkowo najmniej ucierpiał port gdański, chociaż miasto jest bardzo zniszczone.

Gdańsk został zburzony wskutek działań wojennych, ale port gdyński zniszczyli Niemcy celowo. W Gdańsku zostało zniszczone 15%, a w Gdyni 75% falochronów i nadbrzeży. W Szczecinie na skutek nalotów powietrznych, a później obrony, zostały uszkodzone lub celowo wysadzone w powietrze: urządzenia portowe, kanały i mosty.

Ze wszystkich tych portów zostały wywiezione albo zniszczone dźwigi i urządzenia taśmowe. W Gdańsku i Gdyni część dźwigów i urządzeń technicznych nadaje się do remontu, w Szczecinie prawie nic nie ocalało. We wszystkich tych portach zostały zniszczone magazyny; stosunkowo najwięcej ocalało ich w Gdańsku. Dla uzupełnienia należy dodać, że porty te były zaminowane, tory pozrywane. Niemcy zniszczyli wszystko, co tylko zdążyli, a więc np. na terenie województwa gdańskiego zniszczyli 7 wielkich wałów ochronnych na Wiśle, zburzyli 11 stacji pomp i uszkodzili 31, czego rezultatem było zalanie 26.000 ha żyznych obszarów uprawnych*).

Porty w Gdańsku i Gdyni Polska objęła już na wiosnę 1945 r., bezpośrednio po ich zdobyciu, i od razu przystąpiła do odbudowy.

Tempo tej odbudowy i ogrom wykonanych prac w niesłychanie ciężkich warunkach jest uzasadnioną dumą Polski. Zaczynając od punktu niemal zerowego zespół ludzi, przesiąknięty prawdziwym umiłowaniem przedmiotu swej pracy i żelazną wolą dźwignięcia kraju z powojennych ruin, dokonał dzieła, którym możemy się szczycić wobec całego świata. Już w lipcu 1945 r. pierw-

*) Dane cyfrowe przytoczone są na podstawie sprawozdania delegata Rządu do spraw Wybrzeża, inż. E. Kwiatkowskiego.

szy statek z węglem opuścił port gdyński, po czym nastąpiło uruchomienie Gdańska.

W wyniku pięcio i pół miesięcznej pracy w 1945 r. obrót towarowy obu portów Wisły wyniósł 917 tys. ton.

Port szczeciński Polska zaczęła przejmować od władz radzieckich w lutym 1946 r. i od razu przystąpiono do odbudowy. Część prac już poprzednio wykonały władze radzieckie. Prace w portach w 1946 r. nie są już prowizoryczne, jakimi były z konieczności w 1945 r., ale nacechowane są planowością zarówno w odbudowie, jak i w eksploatacji. Rok ten stworzył wstęp do wielkich prac planu trzyletniego.

W Gdyni i w Gdańsku ilość odremontowanych dźwigów wzrosła z około 40 czynnych przy końcu 1945 r. do około 60 czynnych w 1946 r. Powierzchnię składową w ciągu 1946 r. w Gdyni podwojono, w Gdańsku potrojono; powiększono również długość eksploatowanych nadbrzeży. Port gdyński pogłębiono, co umożliwia zawijanie statków transoceanicznych. Zakończono prace odminowania basenów i oczyszczanie ich z wraków. W pełni uruchomiono wszystkie rodzaje komunikacji, wiążące porty z krajem. Odbudowano wodociągi portowe, wzniesiono szereg nowych i wyremontowano zniszczone budynki portowe i mieszkalne. Odbudowano poza tym dwa elewatory o pojemności około 20 tys. ton oraz odremontowano i uruchomiono zbiorniki na paliwa płynne o pojemności 50 tys. m³.

Ruch pasażerski i handlowy w Gdyni i Gdańsku osiąga już poważne cyfry, natomiast w Szczecinie był jeszcze stosunkowo niewielki, wobec nie zakończonych prac przygotowawczych i organizacyjnych do kampanii przeładunkowej. W 1948 r. i latach następnych rola Szczecina będzie stopniowo wzrastać, dochodząc do równorzędnej pozycji w stosunku do pozostałych portów I klasy.

Ruch handlowy i pasażerski
w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie w 1946 r.

	Ogółem Gdynia Gdańsk Szczecin			
Liczba statków (weszło)	4.709	2.467	2.018	224
Pojemność w tys. ton				
rejestr. netto	4.960	2.338	2.432	190
Przywieziono towarów				
w tys. ton	2.796	1.427	1.364	4.7
Wywieziono towarów				
w tys. ton	4.986	2.317	2.629	40
Przyjechało osób . . .	136.931	20.107	67.104	49.720
Wyjechało osób	48.995	5.393	450	43.152

Łączne obroty trzech portów wyniosły w 1946 r. 7.782 tys. ton.

Przed wojną zdolność przeładunkowa trzech wielkich portów przedstawiała się następująco:

	Teoretyczna zdolność przepustowa	Efekt. przeładunek w 1937 r.*)
Gdynia . .	12 milionów ton	9,0 milionów ton
Gdańsk . .	9 „ „	7,2 „ „
Szczecin .	9 „ „	8,3 „ „
Ogółem	30 milionów ton	24,5 milionów ton

Największą rolę w obrotach morskich Polski odgrywa, podobnie jak i przed wojną, Gdynia; na drugim miejscu stoi Gdańsk. W Szczecinie, w którym najpóźniej zaczęły się prace nad odbudową, ruch towarowy w 1946 r. był jeszcze bardzo słaby, natomiast dużą rolę odegrał ruch pasażerski.

*) Mieczysław Mysłowski — „Polskie Porty Morskie“, Życie Gospodarcze Nr 16a, 1947, str. 89.

W wywozie na pierwsze miejsce wysuwały się węgiel i koks, następnie cement, cynk i biel cynkowa, ołów, a w mniejszych ilościach inne towary. W drobnicy największą rolę odegrały meble, beczki, tkaniny i ceramika.

W przywozie naczelną rolę odegrały dostawy UNRRA i surowce przemysłowe, jak: ruda żelazna i złom, fosforyty, papierówka, celuloza, nawozy sztuczne, samochody, ropa naftowa, inwentarz żywy i zboża.

Wzajemny stosunek wywozu do przywozu kształtował się w 1946 r. bardziej harmonijnie niż przed wojną. Udział wywozu wyniósł 64%, przywozu 36%, gdy w ostatnich latach przed wojną podział ten wykazywał nieproporcjonalną przewagę wywozu — 80%, wobec przywozu — 20% (1937 r.). Pod względem struktury przywozu cechą charakterystyczną jest przewaga ładunków masowych, ale i pod tym względem jest lepiej niż przed wojną. W 1946 r. udział ładunków masowych stanowił 76% ogólnych obrotów wobec 84% w 1937 r.

W ruchu pasażerskim główną rolę odegrały niezakończone jeszcze wędrówki ludności. Wyjeżdżali Niemcy, natomiast powracała do kraju ludność polska, którą zawierucha wojenna rozproszyła po całym świecie.

Z bander zawijających do portów polskich na pierwsze miejsce w 1946 r. wysunęła się, dzięki dostawom UNRRA, bandera amerykańska; poza tym najliczniej odwiedzają porty polskie statki angielskie i skandynawskie. Stopniowo wzrasta udział floty handlowej polskiej.

Cechy charakterystyczne trzech portów predystynują je do pewnej specjalizacji.

Gdynia jest portem opartym o połączenia śródlądowe; nadaje się więc do przewozu towarów cenniejszych, wymagających szybkiego transportu, oraz dla ruchu pasażerskiego. Jest to port nowoczesny, o basenach szerokich i wygodnych, o nadbrzeżach głębokich, co przeznacza ją na

port dla statków dalekomorskich i transoceanicznych o dużym zanurzeniu.

Gdańsk jest portem przede wszystkim rzeczny, przeznaczonym do przewozu towarów masowych, znoszących długi transport. Jest to port stary, rozrzucony, o nadbrzeżach płytkich, a zatem nadających się głównie dla żeglugi bałtyckiej. Obydwa te porty wzajemnie się uzupełniają.

Trzeci port, Szczecin, ma wytknięty kierunek rozwoju przez swoje zaplecze nadodrzańskie. Jest to przede wszystkim port zagłębia.

Przed wojną był to port przestarzały i Niemcy opracowywali plany przebudowy Szczecina. Obecnie odbudowa i rozbudowa Szczecina pójdzie w kierunku dostosowania go do potrzeb zagłębia i obszarów śródlądowych Europy naddunajskiej.

G d y n i a

Na dawnym krótkim wybrzeżu polskim najdogodniejsze warunki dla budowy portu posiada Gdynia, zajmując jedno z najbardziej centralnych miejsc na Bałtyku, wobec czego ma duże widoki rozwoju jako port transportowy z zachodu na wschód. Jest osłonięta od wielkich fal półwyspem Helem, zazwyczaj nie zamarza, co pozwala na nawigację latem i zimą. Morze przy brzegu posiada stosunkowo znaczną głębokość. Od strony lądu port ma możliwość rozbudowy; dzięki rozległym wolnym terenom może stworzyć dogodne urządzenia dla żeglugi i zbudować fabryki przemysłu przetwórczego, połączone z portem kanałem przemysłowym; jest wreszcie dosyć miejsca dla rozwoju torów kolejowych, co ma wielkie znaczenie, gdyż głównym warunkiem dobrego funkcjonowania portu jest sprawność obrotu kolejowego. Wiele starych, niegdyś świetnych portów, obecnie upada z powodu złej obsługi kolejowej i niemożności rozwoju torów wskutek braku miejsca.

Gdańsk i Szczecin mają tylko tę wyższość nad Gdynią, że leżą u ujścia wielkich arterii wodnych, natomiast Gdynia nie jest połączona z żadną większą rzeką. Wyższość ta jest jednak mało istotna, gdyż odległość od ujścia Wisły do nowego portu jest bardzo mała, zatoka — zasłonięta od pełnego morza Helem — jest tak spokojna, że transporty rzeczne z łatwością mogą być przewożone z Tczewa i Gdańska do Gdyni i tam przeładowywane na statki morskie.

Do budowy portu w Gdyni przystąpiono już w r. 1921. Prace jednak postępowały bardzo wolno i do roku 1924 wybudowano tylko przystań tymczasową, mogącą wywozić około 40 tys. ton miesięcznie. Okres najintensywniejszej rozbudowy portu przypada na lata 1926 — 1931. W tym ostatnim roku zdolność przeładunkową portu doprowadzono do 8 milionów ton rocznie.

Południowa część portu przeznaczona jest na port handlowy, północna dla marynarki wojennej. Nieco później wyłoniła się kwestia budowy portu rybackiego. Port ten znajduje się na południe od portu handlowego w stronę Kamiennej Góry.

Port pasażerski w Gdyni uruchomiony już w 1923 r., odegrał nie mniej doniosłą rolę, jak port handlowy. Posiadanie tego portu pozwoliło Polsce rozciągnąć opiekę nad emigrantami i stworzyć poważny ruch handlowy i turystyczny. Już w 1935 r. Gdynia posiadała 50 regularnych połączeń z najważniejszymi portami światowymi.

Równocześnie z rozwojem portu gdyńskiego rozwijało się miasto Gdynia. Jeszcze w r. 1921 Gdynia była wiejską osadą. Zaczyna się rozwijać od 1923 r., początkowo jako lotnisko, później jako miasto przemysłowe. W 1926 r. utworzono z gminy wiejskiej miasto, przyłączając do niego Oksywie. Gdynia została wyposażona w liczne przywileje prawne i ulgi podatkowe, mające na celu ściągnięcie jak

największej ilości mieszkańców. Rozbudowa Gdyni posuwała się wielkimi krokami. Został wybudowany szereg domów, hoteli, dworzec kolejowy, urząd pocztowy, koszary marynarki wojennej, magistrat, dom zdrojowy, kasyno, gmach Banku Krajowego, elektrownia, liczne składy towarowe itp.

Korzystając z udzielonych przez rząd koncesyj, szereg przedsiębiorstw węglowych wybudował nowoczesne urządzenia dla przeładunku węgla; powstała duża łuszcznia ryżu, zbudowano składy eksportowe. Urządzono chłodnie i wędzarnie ryb, dojrzewalnie owoców południowych i wiele innych urządzeń. Zorganizowanie w Gdyni aukcji bawełnianych i owocowych oraz strefy wolnocłowej w poważnym stopniu przyczyniło się do wzrostu jej obrotów.

Budowa portu w Gdyni była jednym z największych dzieł Polski niepodległej, pierwszym jej samodzielnym krokiem na drodze polityki morskiej, pierwszą próbą naprawy dawnych grzechów Polski przedrozbiorowej w światowej polityce.

W wyniku ostatniej wojny port w Gdyni został najbardziej zniszczony. Początkowo Niemcy zamienili go na port wojenny. Przebudowano wszystkie magazyny na zbrojownię, arsenały, wytwórnie broni i amunicji, a budynki administracyjne na szpitale i koszary. Opuszczając Gdynię, Niemcy całkowicie zdewastowali port.

Prace nad odbudową najwcześniej rozpoczęto w Gdyni i są już one najdalej posunięte. Plan trzyletni przewiduje utrzymanie Gdyni w roli przodującego portu Polski i Bałtyku. Zdolność przeładunkowa Gdyni w 1949 r. powinna wzrosnąć do 9.100 tys. ton, z czego na węgiel, stanowiący najważniejszy ładunek, powinno przypaść 5,9 milionów ton, na inne towary masowe — 1,7 milionów ton i na drobnicę — 1,5 milionów ton. Wykonanie planu w stosunku do przeładunków drobnicowych wymaga nie tylko remontu dotychczasowych składów i magazynów do łącz-

nych rozmiarów 172 tys. m², ale i budowy nowych magazynów o powierzchni około 30 tys. m².

Dzięki najdalej zaawansowanym pracom przy odbudowie, Gdynia pod względem obrotów poważnie przewyższyła w latach 1945—1947 inne porty Polski i skoncentrowała najżywszy ruch handlowy i przemysłowy oraz największą liczbę mieszkańców.

Gdańsk

W wieku XVI Gdańsk był jednym z pierwszych portów Europy, jak Amsterdam, Londyn, Lubeka i inne. Prowadził handel ze wszystkimi krajami zachodnio-europejskimi: okręty gdańskie docierały nawet do Turcji. Z Polski przez Gdańsk szły: zboże, mąka, wełna, drzewo na maszty, galman i inne towary; przywożono do Polski przez Gdańsk: broń, sukna, artykuły kolonialne, wyroby artystyczne i inne. Kiedy w 1793 r. Gdańsk został przyznany Prusom, gdańszczanie stawiali mężny opór wojskom pruskim i dopiero po krwawych walkach Fryderyk Wielki zdobył miasto. W 1797 roku młodzież gdańska przygotowywała powstanie, które jednak zostało wykryte i udaremnione.

Od chwili objęcia Gdańska Prusacy rozpoczęli wytężoną pracę nad zniemczeniem jego ludności. Handel gdański, po odcięciu od Polski granicą celną, upada; miasto, niegdyś jedno z bogatszych w Europie, ubożeje do tego stopnia, że w latach 1819—22 wybuchają rozruchy głodowe. Upadek ten jest zupełnie zrozumiały; należąc do Polski, Gdańsk był pośrednikiem handlowym całej Polski, posładał więc rozległy obszar obsługi. Po przyłączeniu do Niemiec zakres pośrednictwa Gdańska zwężył się do małego terytorium Prus Wschodnich, które w dodatku posiadały popierany port, Królewiec. Dla podtrzymania Gdańska rząd niemiecki stworzył zeń ośrodek administracyjny i mi-

litarny, zakładał tam warsztaty artyleryjskie, warsztaty okrętowe, fabryki i inne zakłady przemysłowe. Mimo tych wysiłków Gdańsk pod zaborem pruskim stał się podrzędnym portem prowincjonalnym.

Traktat wersalski wskutek wpływów angielskich, z wyraźnym pogwałceniem orędzia Wilsona, zapewniającego Polsce wolny, niczym nieskrępowany dostęp do morza, czyni z Gdańska wraz z przyznanym mu rozległym obszarem wolne miasto pod opieką Ligi Narodów.

W myśl postanowień traktatu wersalskiego została zawarta w r. 1920 pierwsza umowa pomiędzy Polską a Gdańskiem; dalsze umowy zostały zawarte w latach 1921 — 23. Nieprzychylna postawa zniemczonych gdańszczan, którzy wbrew swoim wyraźnym interesom gospodarczym, dążyli do odłączenia się od Polski, niesłuchanie utrudniała te rokowania.

W wyniku rokowań z Gdańskiem Polska otrzymała prawo korzystania z portu gdańskiego i udział w zarządzie portem. Gdańsk włączony został do obszaru celnego Polski, przedstawicielstwo zagraniczne Gdańska powierzone zostało Polsce. Stocznia i warsztaty gdańskie zostały przyznane przez komisję międzynarodową w połowie Polsce, w połowie Gdańskowi.

Po odzyskaniu portu gdańskiego Polska od razu skierowała przez Gdańsk znaczną część swoich towarów. Rada Portu, złożona z przedstawicieli Polski i Gdańska, przystąpiła do rozbudowy i ulepszenia urządzeń technicznych Gdańska, który nie był przystosowany do roli portu tak wielkiego obszaru, jakim jest Polska. Wspomniana jednak nieprzychylna postawa gdańszczan, kierujących się względami patriotyzmu niemieckiego, niesłuchanie utrudniała Polsce wykorzystanie portu. Ciche szykanowanie obywateli polskich przez władze gdańskie, wbrew postanowieniom traktatu wersalskiego i zawartym z Polską konwencjom, utrudniało polskim przedsiębiorstwom przemysłowym

wym i handlowym produkcyjną pracę na terenie gdańskim.

Nowa granica Polski położyła kres tym anormalnym stosunkom. Gdańsk powraca trwale do macierzy, z którą łączy go: piękna przeszłość historyczna, warunki gospodarcze i geograficzne. Wraca do swego naturalnego obszaru obsługi — dorzecza Wisły.

Pomimo barbarzyńskich zniszczeń port gdański przystąpił do pracy bezpośrednio po wypędzeniu Niemców. W ciągu dwóch lat gospodarki polskiej, wskutek wytężonej pracy społeczeństwa nadmorskiego, z miasta zgliszcz i ruin, stał się ponownie ośrodkiem tętniącym życiem, dużym portem handlowym i pasażerskim, ośrodkiem przemysłowym i kulturalnym na wielką skalę oraz miastem uniwersyteckim.

W lecie 1947 r. Gdańsk dumnie podejmuje inicjatywę zorganizowania pierwszych wielkich targów na obszarze nadmorskim, nawiązując do starych, chlubnych tradycji z czasów współżycia z Rzeczpospolitą.

W planach ścisłej współpracy trzech wielkich portów polskich Gdańsk — położony u ujścia wielkiej arterii wodnej Wisły i posiadający nieograniczone terenowo możliwości rozbudowy, rozległe tereny dla budowy obiektów przemysłowych i w dużej części niezniszczone urządzenia — przeznaczony jest dla przeładunków masowych. Artykułami eksportowanymi przez Gdańsk będą: węgiel, drzewo, początkowo zboże, cukier z Lubelskiego i Sandomierskiego, cement i inne artykuły masowe; w mniejszych ilościach: drobnica, przy czym wyposażenia portu do przeładunku drobnicy będą zmodernizowane. Głównym artykułem eksportowym Gdańska jest i pozostanie węgiel. Polska w najbliższych latach będzie rozporządzać nadwyżką 30 mil. ton węgla, którego eksport musi podzielić pomiędzy swoje porty.

Import paliw płynnych musi być podzielony pomiędzy trzy porty zarówno ze względów strategicznych, jak i gospodarczych. W latach 1945—47 Gdańsk był głównym odbiorcą paliw płynnych, posiadając dla tego celu największe skupisko przydatnych baz składowych (53% ogółu baz dla paliw płynnych, istniejących w trzech portach).

Dotychczas port gdański pozbawiony jest basenów rybackich, jakie istnieją w Gdyni. Potrzeba budowy portu rybackiego w Gdańsku wypływa między innymi z konieczności przeładowywania i dostarczania w głąb kraju dużych ilości ryb dla spożycia wewnętrznego. Poza tym istnieje potrzeba stworzenia w Gdańsku portu rzecznego.

W planie trzyletnim przewidziane jest podniesienie obrotów Gdańska do 1949 r. włącznie do 9,9 milionów ton, z czego na węgiel ma przypaść 6,8 milionów ton, na inne artykuły masowe 2,2 milionów ton, a na drobnicę tylko 0,9 milionów ton.

Dla sprostania tym zadaniom port gdański, którego obecny układ jest pozostałością struktury średniowiecznej, wymaga nie tylko odbudowy, ale i wielkich wysiłków modernizacyjnych, które przystosowałyby go do nowoczesnych wymagań żeglugi morskiej i skoncentrowały rozproszone na dużych przestrzeniach odcinki pracy, zapewniając równocześnie scalenie ładunków o jednolitym charakterze.

Szczecin

W czasach Mieszka I Szczecin należał już do Polski. Mieszko osadził tu na tronie książęcym swego syna Świętopełka, który rozpoczął linię Piastów zachodnio-pomorskich. W 1243 r. książę Barnim III nadaje Szczecinowi prawa miejskie. Szczecin rozwija się stale jako port i miasto, ale coraz bardziej opanowywany jest przez

wplywy niemieckie. Od XII w. należy do związku hanzeatyckiego.

W 1648 r. Szczecin opanowują Szwedzi, a w 1720 r. Prusacy. Polskość Szczecina dokumentują już tylko zabytki architektury, jak zbudowany w 1346 r. przez Piastów szczecińskich zamek murowany i stare kościoły*).

Po przyłączeniu do Prus Szczecin stał się głównym portem pruskim. Kiedy w 1742 r. Prusacy zagarnęli Śląsk, Szczecin staje się portem całego dorzecza Odry. Rozbudowuje się w oparciu o swoje rozległe zaplecze nie tylko jako port, ale i duże miasto przemysłowe. Staje się siedzibą wielkich warsztatów budowy okrętów, hutnictwa, fabryk maszyn, przemysłu chemicznego, cementowego, papierniczego i spożywczego. Polityka niemiecka uprzywilejowała Szczecin, do którego ściągala towary z całej Polski, upodzielając Gdańsk. Przed wojną światową 1914—18 Szczecin stał się pierwszym portem Bałtyku. Szanse rozwoju Gdańska powiększyło dopiero połączenie go z Polską.

W latach 1894—99 Szczecin został znacznie rozszerzony i rozbudowany, stając się na ówczesne wymagania jednym z najnowocześniejszych portów. Od tego czasu nie dokonano w Szczecinie poważniejszych prac nad rozbudową i port ten stopniowo stawał się przestarzały w swoich urządzeniach, pozwalając się wyprzedzać pod względem wielkości obrotów w ostatnich latach międzywojennych nie tylko przez Gdynię i Gdańsk, ale i przez Stockholm.

*) Do najstarszych należą kościoły św. Wojciecha oraz św. Piotra i Pawła, zbudowane przez misję wysłaną w tym celu przez Bolesława Krzywoustego. Kościół św. Piotra i Pawła przetrwał do dziś. Bardzo starym zabytkiem jest kościół św. Jakuba — zbudowany przez polskie mieszczaństwo szczecińskie w 1187 r. Kościół ten został zburzony w czasie ostatniej wojny, pozostały z niego tylko ruiny.

W okresie międzywojennym Szczecin prowadzi zaciętą walkę konkurencyjną o ładunki z Gdynią, w której atutem Szczecina jest doskonale uregulowana arteria Odry. Wyższość Gdyni polegała na większej głębokości portu i nowoczesnych urządzeniach. W wyniku tej walki Gdynia zdobyła na Szczecinie poważną część tranzytowego eksportu Czechosłowacji.

Obecnie porty te będą się wzajemnie uzupełniać. Naturalne warunki Szczecina wobec wymagań współczesnej żeglugi oceanicznej pozostawiają dużo do życzenia. Położony na licznych wyspach i kanałach, jakie w rejonie Szczecina żłobi Odra, w odległości 60 km od otwartego morza, posiada baseny za płytkie dla wielkich statków transoceanicznych.

Najważniejszymi czynnikami naturalnego położenia Szczecina jest jego pozycja u ujścia Odry i najdalsze z portów polskich wysunięcie na zachód. Szczecin w porównaniu z Gdańskiem zbliża rynki polskie*) do państw zachodnich i Atlantyku stanowiąc najkrótszą drogę ze Śląska do państw skandynawskich. Dzięki swemu położeniu jest najbardziej predestynowany do roli nie tylko głównego handlowego pośrednika polskiego zagłębia węglowego i ciężkiego przemysłu, ale również do zadań wielkiego portu tranzytowego dla Czechosłowacji i państw naddunajskich. Projektowany kanał Odra—Dunaj otwiera przed portem szczecińskim nowe możliwości.

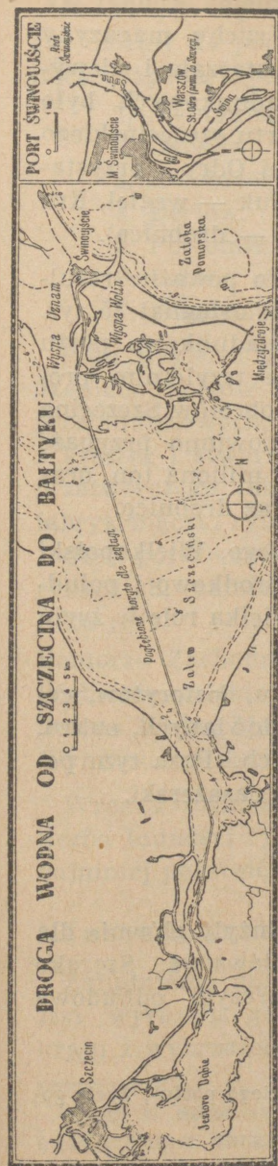
Do spełnienia tych zadań Szczecin będzie przygotowany dopiero po przeprowadzeniu wielkich prac nie tylko nad jego odbudową, ale i przebudową. Szczecin, podobnie jak i Gdańsk, rozwinął się ze średniowiecznego załążka w spo-

*) Gdynia — Kopenhaga — 460 km

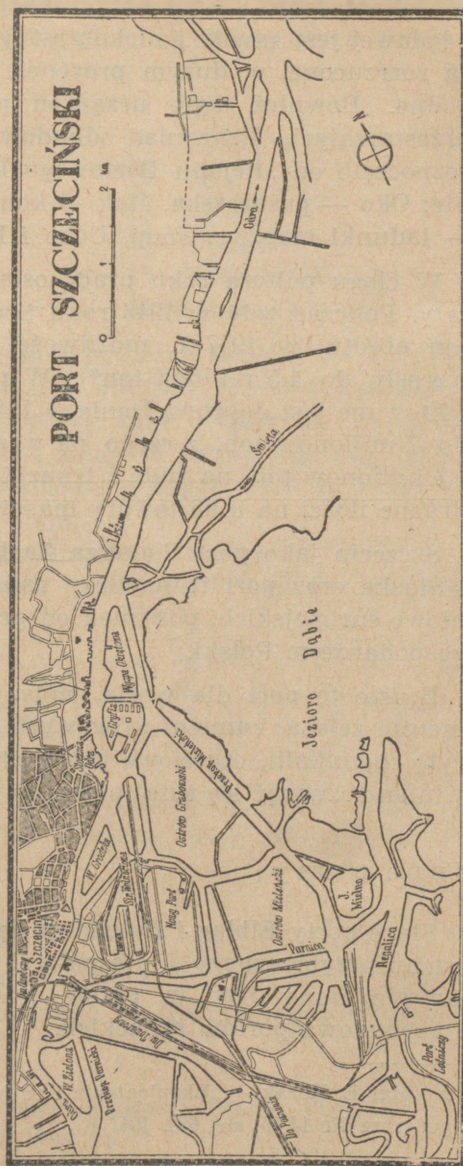
Szczecin — Kopenhaga — 300 „

Gdynia — Kilonia — 560 km

Szczecin — Kilonia — 425 „



Rys. 14



Rys. 15

sób chaotyczny. Układ komunikacji zarówno wodnej jak i lądowej jest zawily i niekorzystny dla ruchu, magazyny są rozrzucone, w dużym procencie przestarzałe i niewygodne. Również dużo urządzeń przeładunkowych było przestarzałych. Prace nad odbudową portu szczecińskiego rozpoczęto od „Rejonu Portowego Dolnej Odry“ (przystanie: Oko — pasażerska, Mak — konie, Huk — węgiel, Kra — ładunki masowe, Snop, Ucho i Fant — drobnica).

W ciągu półtora roku pracy osiągnięto poważne rezultaty. Podczas, gdy w 1946 roku Szczecin osiągnął 45 tys. ton obrotu, w 1947 r. możliwości przeładunkowe portu wzrosły do 1,5 miliona ton*). W planie trzyletnim projektowane jest doprowadzenie w 1949 r. obrotów Szczecina do 7 milionów ton, z czego na węgiel powinno przypaść 4,2 milionów ton, na rudę z tranzytu 1,4 miliona ton, oraz drobne ilości na inne towary masowe oraz drobnicę.

Szczecin jako port Pomorza Zachodniego, Wielkopolski i Śląska oraz port tranzytowy państw środkowo i południowo-europejskich, powinien odegrać wielką rolę w życiu gospodarczym Polski.

Będzie to port dla węgla, rudy, złomu, fosforytów, cementu, żelaza, kamieni drogowych i budowlanych, cukru, ryb, chemikalii, częściowo paliw płynnych. Poza tym powinien rozwinąć się tutaj poważny ruch pasażerski.

Inne porty

Stare porty Elbląg i Kołobrzeg będą służyły głównie dla ruchu przybrzeżnego i dla potrzeb rybołówstwa. Szeroko uwzględniona jest w planie gospodarczym odbudowa i rozbudowa portów rybackich.

*) Mgr E. Horak — „Eksploatacja i ruch trzeciego portu“, Życie gospodarcze Nr 14/15, str. 638, 1947 r.

Posuwając się z zachodu na wschód wzdłuż wybrzeża znajdziemy 14 portów rybackich, uwzględnionych w planach gospodarczych:

- | | |
|-----------------|---------------------|
| 1. Świnoujście | 8. Hel |
| 2. Dziwna | 9. Jastarnia-Bór |
| 3. Kołobrzeg | 10. Puck |
| 4. Derłów | 11. Gdynia |
| 5. Postomín | 12. Gdańsk |
| 6. Łeba | 13. Górki Wschodnie |
| 7. Władysławowo | 14. Śpielowo |

Plan trzyletni przewiduje poważne inwestycje w urządzeniach portów rybackich, budowę basenów, urządzeń przeładunkowych, rozbudowę linii wiążących te porty z krajem i stworzenie na miejscu poważnego przemysłu przetwórczego fabryk konserw rybnych, solarni, suszarni, fabryk mączki rybnej i oleju.

Obok portów rybackich skupiło się na wybrzeżu 101 osad rybackich, zamieszkałych przez 2.699 rodzin rybaków (1939 r.)*).

Pomorze Zachodnie	36 osad — 672 rodz. ryb.
Wybrzeże polskie do r. 1939 . .	26 „ — 970 „ „
Dawne Wolne Miasto Gdańsk . .	19 „ — 490 „ „
Wybrzeże na wschód od Gdańska	20 „ — 567 „ „

Wraz z rozbudową portów rybackich będzie wzrastać liczba ludności rybackiej, która za lat 10 powinna się co najmniej podwoić.

Miasta morskie

Zaludnienie miast morskich i ich zagospodarowanie jest wyrazem gospodarczego i politycznego związania kraju z wybrzeżem.

*) Inż. K. Biszewski — „Porty rybackie w Polsce“, Przegląd Techniczny, Numer Kongresowy, 1946, str. 73.

Przed wojną powiaty nadmorskie łącznie z Gdynią były zamieszkane przez około 1% ludności kraju. Stan ten związany był z krótką linią wybrzeża i jego niesprzyjającymi warunkami naturalnymi. Jedyńm ośrodkiem, który ściągał coraz liczniejszą ludność, była ustawicznie rozrastająca się Gdynia, która była nie tylko miastem portowym, ale coraz intensywniej rozwijającym się ośrodkiem przemysłu. Miejscowości rybackie i uzdrowiskowe, jak Hel, Jastarnia i inne miały małą pojemność ludnościową. Na wybrzeżu zachodnio-pomorskim i mazurskim w miastach morskich koncentrował się, podobnie jak w Gdyni, nie tylko ruch portowy: Szczecin, Gdańsk i Elbląg były dużymi ośrodkami przemysłowymi; na mniejszą skalę były nimi Sopot i Kołobrzeg. Inne rozwijały się jako miejscowości rybackie i uzdrowiskowe.

Większe skupienia miejskie obecnego wybrzeża polskiego obejmowały przed wojną około milion mieszkańców. W 1946 r. skupiły one zaledwie trzecią część ludności przedwojennej, na co wpłynęły poważnie zniszczenia miast morskich, sięgające od 10 do 90%.

Ludność większych miast morskich przed wojną i według spisu z 1946 r. przedstawiała się następująco (w tysiącach):

	przed wojną	14. II. 1946 r.*)
Szczecin	383	73
Gdańsk	258	118
Gdynia	120	78
Elbląg	86	21
Sopot	30	27
Kołobrzeg	36	3

*) Cyfry ze spisu z 1943 r. są dziś mało aktualne, bowiem z jednej strony w okresie tym nie była jeszcze zakończona akcja wysiedlenia Niemców, z drugiej strony wraz z odbudową miast nastąpił duży napływ ludności polskiej. Niestety, nowszych danych brak.

Miasta morskie polskiego wybrzeża można podzielić na cztery typy: 1. Miasta połączone z portami oceanicznymi, o rozwiniętym przemyśle i handlu, a jednocześnie stanowiące wielkie ośrodki administracyjne i kulturalne. Ten typ miasta reprezentują Gdańsk, Gdynia i Szczecin, których odbudowa i rozbudowa wysunięte są na pierwszy plan; 2. Do drugiej grupy należą miasta portowe o znaczeniu bałtyckim, lokalnym i przeważnie rybackim, o słabiej rozwiniętym przemyśle. Niektóre z nich są jednocześnie ośrodkami administracyjnymi, kulturalnymi w skali powiatowej, a w niektórych wypadkach odgrywają również rolę jako lotniska. Ten typ miast reprezentują na polskim wybrzeżu Elbląg, Kołobrzeg, Świnoujście i Ustka. Na specjalne wyróżnienie zasługuje Elbląg, który, aczkolwiek nie odgrywa roli jako port, był przed wojną dużym miastem przemysłowym dzięki pracującym tam licznym fabrykom, zwłaszcza wielkim stoczniom okrętowym, niestety ogromnie zniszczonym przy odwróceniu Niemców; 3. Szereg mniejszych miejscowości o charakterze portów rybackich i jednocześnie lotnisk nadmorskich. Należą do nich Warpno, Wolin, Derłów, Łeba, Tolmicko, Hel, Jastarnia i kilka innych; 4. Wreszcie grupę o najmniejszej ludności stalej stanowią uzdrowiska nadmorskie, jak Międzyzdroje, Ustroń, Łysa Góra, Orłowo i inne.

Spośród mniejszych miejscowości nadmorskich na specjalną uwagę zasługuje Kołobrzeg, leżący na względnie martwej części wybrzeża między Derłowem a Dziwną. Kołobrzeg, posiadający piękną kartę w historii Polski piastowskiej, powinien stać się ośrodkiem promieniującym na okolice.

W planie trzyletnim, w celu ożywienia gospodarczego mniejszych miast morskich, uwzględnione są przede wszystkim powiązania komunikacyjne między zespołem gdańskim i Szczecinem na linii Kołobrzeg, Derłów, Ustka, Łeba, zarówno kolejowe, jak i kabotażowe. Dalsze plany

przewidują poważny rozwój rybołówstwa i przetwórczego przemysłu rybnego oraz odbudowę i rozwój miejscowości uzdrowiskowo-lotniskowych i ruchu turystycznego.

FLOTA HANDLOWA*)

Flota morska

Właściwy rozwój naszej floty handlowej zaczyna się od 1926 r. Do tego czasu kilka przedsiębiorstw prywatnych robiło próby tworzenia zaczątków tej floty, próby te jednak zostały zakończone bankructwem.

W 1926 r. założono państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Polska“, które staje się najpoważniejszym przedsiębiorstwem żeglugowym Polski. Statki towarowo-pasażerskie i pasażerskie „Żeglugi Polskiej“ utrzymują regularną żeglugę pomiędzy najważniejszymi portami Europy, a żeglugę nieregularną (trampową) odbywają niemal do wszystkich portów świata.

Miedzy Polską a W. Brytanią uruchomiło regularne linie Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe (Polbryt), utworzone w 1929 r.

Komunikację między Polską a Ameryką utrzymywało utworzone w 1930 r. tow. Gdynia — Ameryka, Linie Żeglugowe S. A. (G. A. L.), którego głównym celem był przewóz pasażerów.

Obok przedsiębiorstw państwowych powstały prywatne przedsiębiorstwa dla żeglugi towarowej, z których największym było Pol. Skand. Tow. Transportowe (Polska-

*) Materiał zaczerpnięty z opracowania T. Ocieszyńskiego — „Straty wojenne w polskiej flocie handlowej“, Instytut Bałtycki, nr 12/45, i J. Wojnara (Dyrektor Depart. Morsk.), „Obecny stan polskiej morskiej floty handlowej“.

rob), stworzone przez górnośląski koncern węglowy przy współudziale kapitału szwedzkiego.

Na początku wojny przeważająca część polskiej floty handlowej morskiej, ogółem 37 jednostek o ogólnym tonażu 117 tys. BRT, znalazła się w Anglii. W portach Gdańska i Gdyni pozostały tylko dwie jednostki pełnomorskie (Toruń i Tczew) oraz cały tonaż portowy i przybrzeżny, łącznie ok. 13 tys. BRT. Cały ten tonaż pozostawiony w portach został stracony. Zajęciu przez wojska niemieckie uległ także cały tonaż w budowie (8 jedn. pełnomorskich różnego typu o łącznym tonażu ok. 17 tys. BRT), znajdujący się w Gdyni, Gdańsku, Belgii i Holandii.

Polska flota handlowa, która schroniła się do Anglii, przez cały czas wojny była czynna na usługach armii i, podobnie jak marynarka wojenna, okryła sławą polską banderę dzięki bohaterstwu marynarzy.

Straty wojenne floty były bardzo poważne. Z największych statków zostały zatopione „Piłsudski” i „Chrobry”, następnie „Lwów”, „Warszawa” i szereg innych. Żegluga polska straciła 9 statków, Polbryt — 3 statki, linia Gdynia — Ameryka — 5 statków, Polskarob — 3 statki, a inni armatorzy — 3 statki; ogółem 23 statki o tonażu 68 tys. BRT.

Ilościowo uzupełnił te straty zakup 8 statków frachtowych o łącznej pojemności około 50 tys. BRT. Pięć nowych jednostek typu „Liberty”, po siedem tys. BRT każda (parowce: „Bałtyk”, „Borysław”, „Tobruk”, „Gdańsk” i „Narwik”, włączone do floty Towarzystwa Żeglugowego Gdynia — Ameryka; ponadto towarzystwa żeglugowe zakupiły kilka mniejszych jednostek. W roku 1946 flota handlowa polska posiadała 109 tys. BRT.

W 1947 r. dzięki pomyślnemu przebiegowi starań dotyczących uzyskania statków morskich tytułem rewindykacji i reparacji wojennych, tonaż floty handlowej wzrósł do 185 tys. BRT; znacznie przekraczając stan z 1939 r. Po dwóch latach od zakończenia wojny jest to wielki sukces.

Od Związku Radzieckiego przejęto w 1947 r. 19 statków poniemieckich, pochodzących z podziału reparacji wojennych.

Spośród nich do najbardziej wartościowych należą:*)

Turbinowy parowiec pasażerski „Jagiello“	o pojemności 6.133 ton,
zbudowany w 1939 r.	
Turbinowy parowiec towarowy „Kościuszko“	„ „ 7.763 „
zbudowany w 1939 r.	
Turbinowy parowiec towarowy „Pułaski“	„ „ 6.856 „
zbudowany w 1928 r.	
Motorowiec towarowy „Waryński“	„ „ 4.450 „
zbudowany w 1936 r.	
Tankowiec motorowy „Karpaty“	„ „ 6.487 „
zbudowany w 1926 r.	
Parowiec towarowy „Olsztyn“	„ „ 3.200 „
zbudowany w 1944 r.	
Parowiec towarowy „Opole“	„ „ 3.200 „
zbudowany w 1944 r.	

Pozostałe statki poniemieckie należą już do mniejszych jednostek pasażerskich i towarowych.

Cenne uzupełnienie polskiej marynarki handlowej stanowią 3 holowniki pełnomorskie. Specjalne znaczenie dla gospodarki polskiej posiada tankowiec „Karpaty“; dotychczas Polska tego typu statków nie posiadała. Przed wojną paliw płynnych dostarczała własna produkcja. Wobec braku ich w gospodarce powojennej musieliśmy korzystać z usług obcej marynarki. G. A. L. obecnie posiada jeszcze drugi mniejszy tankowiec „Turnia“, a w remoncie znajduje się tankowiec „Rysy“.

Prócz statków uzyskanych z reparacji w ramach akcji rewindykacyjnej odzyskano 40 jednostek różnej wielkości i przeznaczenia. Dużą wartość posiada szybki motorowiec

*) Marian Krynicki — „Powojenna sytuacja polskiej żeglugi morskiej“, Życie Gospodarcze Nr 16a, 1947 r., str. 94.

towarowy „General Walter“. Jest to jeden ze statków, które w 1939 r. znajdowały się w budowie dla Polski, wykończony przez okupanta w czasie wojny, a później odszukany i rewindykowany przez władze polskie.

Pomimo nader poważnego wzrostu ilościowego stanu polskiej floty handlowej, potrzeby w tym zakresie są jeszcze bardzo duże i od dalszej rozbudowy floty w znacznym stopniu zależy rozwój gospodarczy kraju i jego ekspansja handlowa.

Obecna flota handlowa polska składa się w dużej mierze z jednostek przestarzałych i zniszczonych w czasie wojny. Posiada strukturę niejednorodną i niezupełnie przystosowaną do potrzeb gospodarki narodowej. Musimy uzupełnić nasz tonaż morski przede wszystkim kategoriami statków, które mogłyby sprawnie przewozić nasz główny artykuł eksportowy, węgiel, oraz importować rudę żelazną. Potrzebujemy również pewnej ilości statków mniejszych do przewozu ładunków drobnicowych oraz dla żeglugi przybrzeżnej, towarowej i pasażerskiej.

Żegluga pasażerska dalekomorska posiada stosunkowo najlepsze wyposażenie, co pozwoliło nawet wykorzystać niektóre statki dla celów zarobkowych zagranicą. Np. motorowiec „Sobieski“, zbudowany przed wojną dla przewozu emigrantów i nie nadający się obecnie na żadną linię wybiegającą z Polski, został skierowany do obsługi regularnej linii polskiej, między Genuą a Nowym Yorkiem.

Następujące przedsiębiorstwa żeglugowe obsługują porty polskie:

Żegluga Polska S. A.	10 statk. o łączn. tonażu 18 tys. BRT
Polbryt. Polsko-Brytyjskie Tow. Okręt. S.A.	3 „ „ „ „ 4 „ „
Gdynia — Ameryka, Linie Żeglug. „G.A.L.“	11 „ „ „ „ 79 „ „

To ostatnie towarzystwo żeglugowe posiada największe statki (motorowce: „Batory“, „Sobieski“, „Morska Wola“ i „Stałowa Wola“ oraz parowiec „Kościuszko“. Poza tym komunikację towarową w portach polskich utrzymuje Zjedn. Tow. Bałtyckie (ang.) za pomocą 3 statków. Komunikację pasażersko-towarową na linii Gdańsk — Gdynia utrzymuje Polbryt. Szwedzi połączyli Gdynię z Trelleborgiem za pomocą promu, przewożącego całe pociągi.

Ponieważ w praktyce okazało się, że dystans z Trelleborga do Gdyni jest zbyt duży dla wolno posuwającego się promu, przystąpiono do budowy przystani w m. Odra na wyspie Wolin koło Swinoujścia. Odtąd pociągi ze Szwecji kierowane są przez Wolin na Szczecin. Połączenie to jest korzystniejsze nie tylko dla Polski, ale przyczyni się również do ożywienia tranzytu czeskiego.

Pod polską banderą wznawiono następujące połączenia regularne:

Gdynia — porty wschodniej Szwecji

Gdynia — Kopenhaga i porty zachodniej Szwecji

Gdynia — Antwerpia (Rotterdam)

Gdynia — Londyn (Hull)

Gdynia — porty Lewantu

Gdynia — Ameryka Północna (dwie linie pasażerska i towarowa)

Gdynia — Ameryka Południowa

Szczecin — porty zachodniej Szwecji, Norwegia i Dania.

Poza tym kursują tzw. trampy (statki „włóczęgi“).

Towarzystwo okrętowe Gdynia — Ameryka, Linie Żeglugowe S. A. (GAL) eksploatuje statki własne oraz będące pod jego zarządem statki towarzystw pokrewnych „Żegluga Polska S. A.“ i „Polsko-Brityjskie Tow. Okrętowe S. A.“.

Poniżej podajemy charakterystykę i bliższe szczegóły o statkach polskich, zatrudnionych na liniach regularnych i światowym transporcie (I półroczu 1947 r.)*).

Nazwa statku	Tonaż BRT	Rok budowy
m/s „Batory“	14.287	1936
m/s „Sobieski“	11.030	1939
s/s „Białystok“	7.172	1942
s/s „Tobruk“	7.048	1942
s/s „Narwik“	7.031	1942
s/s „Baltyk“	7.001	1942
s/s „Borysław“	5.977	1942
m/s „Morska Wola“	3.208	1942
m/s „Stalowa Wola“	3.133	1924
s/s „Wisła“	3.106	1928
s/s „Wilno“	2.018	1926
s/s „Toruń“	2.018	1926
s/s „Kraków“	2.013	1926
s/s „Poznań“	2.017	1926
s/s „Katowice“	1.995	1926
m/s „Lewant“	1.942	1930
m/s „Lechistan“	1.937	1929
s/s „Śląsk“	1.386	1932
s/s „Hei“	1.065	1935
s/s „Rataj“	1.021	1906
m/s „Oksywie“	766	1938
s/s „Nysa“	546	1890
s/s „Lech“	1.568	1934
s/s „Lublin“	1.409	1932
s/s „Lida“	1.387	1938

Razem 92.086

W planach gospodarczych Polski przewidziana jest poważna rozbudowa floty handlowej. Do 1950 r. będzie wybudowanych w stoczniach krajowych 6 rudowęglowców, każdy o nośności 2.500 ton, 2 trampy, każdy o nośności

*) Życie Gospodarcze Nr 16/1947 r., str. 691.

W powyższej statystyce nie uwzględnione zostały statki otrzymane z tytułu reparacji, wyszczególnione poprzednio.

4.500 ton oraz dwa statki drobnicowe po 800 ton nośności. Podnoszenie i odbudowa wraków, zatopionych w portach polskich w czasie wojny, powinny zwiększyć nasz tonaż o 20 tys. ton*).

Łącznie ze statkami zamawianymi jeszcze w czasie wojny w stoczniach angielskich i z kupnem okazynym, rewindykacjami i reparacjami, tonaż floty handlowej polskiej powinien wzrosnąć w ramach planu trzyletniego do 300 tys. BRT.

Nie będzie to oczywiście dużo wobec 39 milionów BRT floty U. S. A. lub 12 milionów BRT floty brytyjskiej, dwóch największych potęg morskich świata. Nie będziemy się mogli równać z Francją, Danią, Szwecją, Z. S. R. R., których floty liczą po parę milionów BRT. Polska jest jednak młodym państwem na wielkich szlakach wodnych, które Anglicy i Szwedzi opanowali od wieków. Musi więc włożyć wiele wysiłków w ciągu długich lat pracy, aby stać się potęgą morską. Najważniejszy czynnik w naszych wielkich planach morskich — marynarz polski — zdał egzamin. Choć marynarka polska nie ma za sobą wiekowych tradycji, biła się i pracowała nie gorzej od słynnych wilków morskich floty angielskiej. Dziś dzielni marynarze polscy zakończyli swoją niewdzięczną tułaczkę i stanęli do usług Ojczyzny.

Polski przemysł okrętowy rozwija się bardzo szybko, aby zaopatrzyć gospodarkę krajową w dostateczną ilość statków. Głównym ośrodkiem tego przemysłu jest Gdańsk, którego wielkie stocznie w czasie wojny budowały nawet statki sięgające 32 tys. BRT**). Drugim ośrodkiem jest Gdynia, której stocznie nastawione są głównie na remont dużych jednostek morskich. Wielkie zakłady stoczni el-

*) M. Krynicki, op. cit.

**) Mgr Zdzisław Dżoga, „Polski przemysł okrętowy“, Życie Gospodarcze 3/47, str. 130.

bląskiej nadają się doskonale na fabrykę maszyn okrętowych. Szczecin posiada osiem bardzo zniszczonych stoczni.

Stocznie polskie pracują dziś z wielkim rozmachem, aby zaspokoić potrzeby polskiej marynarki handlowej, rybackiej i pasażerskiej, a częściowo pracują na eksport. Wartość produkcji wszystkich stoczni polskich w 1946 r. wzrosła z 11 mil. zł ob. w styczniu do 560 mil. zł ob. w grudniu*).

Flota śródlądowa

Jednocześnie Polska dąży do zorganizowania floty rzecznej. Stworzono w tym celu nową organizację, Polską Spółkę Żeglugi Śródlądowej, w której skład wchodzi zarządy centrali najważniejszych gałęzi przemysłu w Polsce: przemysłu węglowego, hutniczego, paliw płynnych, metalowego, cukrowniczego, chemicznego, Spółdzielnia „Społem“ oraz Państw. Instytut Dróg Wodnych Śródlądowych. Z dwóch głównych rzek polskich, Odry i Wisły, tylko na tej ostatniej rozwinął się słaby ruch towarowy i pasażerski. Przeszkodą jest brak taboru wodnego.

Flota rybacka

Zaczątki polskiej floty rybackiej stanowiły stare kutry wyremontowane w stoczniach polskich.

UNRRA zakupiła w Danii dla Polski 15 kutrów motorowych z całkowitym wyposażeniem; kutry te przybyły do Gdyni i przystąpiły do pracy.

W celu uruchomienia polskich połowów dalekomorskich powstało towarzystwo „Dalmor“, do którego we-

*) Ibidem, str. 132.

szły: Morski Instytut Bałtycki, Centrala Obrotów i Przetwórstwa Rybnego, Zjednoczenie Przemysłu Konserwowego oraz „Społem“.

W 1947 (1/I) Polska posiadała już 118 kutrów wobec 38 w 1946 (1/I). Jednocześnie liczba łodzi rybackich wzrosła w ciągu tego roku z 320 do 1027. W tej chwili są jeszcze bardzo poważne braki, jednak wyteżona praca stoczni z każdym rokiem powiększa tabor polskiego rybactwa morskiego.

KOMUNIKACJA LOTNICZA

Najnowszym rodzajem komunikacji jest komunikacja lotnicza, która dzięki licznym udoskonaleniom technicznym w czasie ostatnich wojen nabierała coraz większego znaczenia, znajdując zastosowanie w ruchu pasażerskim, pocztowym i towarowym. Za komunikacją lotniczą przemawia nie spotykana w innych rodzajach komunikacji szybkość przewozu; natomiast niekorzystną stroną przewozu lotniczego są bardzo wysokie koszty, ze względu na małą pojemność samolotów.

Komunikacja lotnicza we wszystkich krajach daje straty i nie może się obejść bez pomocy państwa, które bierze na siebie budowę lotnisk, wywiad meteorologiczny i inne wydatki; prócz tego państwo udziela przedsiębiorstwom lotniczym znacznych zapomóg. Mimo tych kosztów wszystkie państwa europejskie wprowadziły u siebie komunikację lotniczą, zarówno ze względów gospodarczych, jak i przez wzgląd na obronę państwa.

Największe straty przy komunikacji lotniczej daje przewóz towarów, gdyż szybkość przewozu, największa zaleta komunikacji lotniczej, odgrywa tu znacznie mniejszą rolę niż przy ruchu pasażerskim i pocztowym, a utrudnieniem

jest ograniczenie masy ładunków, którą może przewieźć samolot.

Najdogodniej przedstawia się przewóz poczty dzięki stosunkowo małej wadze i wysokiej taryfie. Tutaj szybkość komunikacji lotniczej nabiera wybitnego znaczenia. Przy przewozach pasażerskich zyski dają dopiero podróże na dalsze odległości, przy których szybkość przewozu jest czynnikiem decydującym.

Lotnictwo cywilne powstało w Polsce w 1921 r., a od tego czasu stale się rozwijało. Komunikację lotniczą utrzymuje państwowo-samorządowe przedsiębiorstwo: Polskie Linie Lotnicze „Lot“.

Celem rozwinięcia polskiej sieci lotniczej w jej zagranicznych połączeniach Polska przystąpiła do międzynarodowej konwencji lotniczej oraz zawarła konwencję z Wielką Brytanią, Danią, Holandią, Czechosłowacją i innymi państwami: Polska jest członkiem Międzynarodowego Związku Komunikacji Powietrznej, co pozwala jej na korzystanie z usług pocztowych zagranicznych towarzystw lotniczych. Dzięki temu mamy pocztowe połączenia lotnicze ze wszystkimi krajami europejskimi, z Ameryką Południową i Północną, z Francuską Afryką Północną i Zachodnią, z Azją Zachodnią, Chinami i Japonią.

Rozwój komunikacji lotniczej w Polsce posuwał się dość szybko wskutek usilnego poparcia państwa i dobrej organizacji towarzystw lotniczych.

Po zniszczeniu wojennym Polska musiała organizować na nowo swoją komunikację lotniczą. Zagadnienie to wyśnuwa się nadal na jedno z naczelných miejsc.

W ciągu krótkiego okresu powojennego zrobiono już w tym kierunku bardzo dużo. Uruchomionych zostało osiem tras wewnętrznych, o długości 2.579 km i 5 przekraczających granice Polski, o długości 4.180 km.

Trasy wewnętrzne:

Warszawa. — Gdańsk	długość trasy	292 km
Warszawa — Katowice	„ „	266 „
Warszawa — Poznań — Szczecin	„ „	466 „
(odcinek Warszawa — Poznań wynosi 283 km)		

Warszawa — Kraków	długość trasy	245 km
Warszawa — Łódź — Gdańsk	„ „	422 „
(odcinek Warszawa — Łódź wynosi 120 km)		

Warszawa — Łódź — Katowice	długość trasy	288 km
Warszawa — Łódź — Wrocław	„ „	300 „

Trasy przekraczające granice Polski:

Warszawa. — Poznań — Berlin	długość trasy	515 km
Warszawa — Berlin — Paryż	„ „	1.400 „
Warszawa. — Stockholm	„ „	935 „
Warszawa — Praga	„ „	510 „
Warszawa — Budapeszt — Belgrad	„ „	820 „

W 1946 r. wykonano lotów 4.121, przewieziono pasażerów 58 tys., ładunków 368 ton, w tym poczty 27 ton.

W I półroczu 1947 r. wykonano lotów 2.416, przewieziono pasażerów 26 tys., ładunków 235 ton, w tym poczty 49 ton.

Dzięki wyjątkowej sprawności polskich pilotów i obsługi lotnictwo komunikacyjne Polski, podobnie jak i przed wojną, słynie ze swego bezpieczeństwa i punktualności.

Polska dzięki swemu położeniu geograficznemu ma wielką rolę do odegrania w kontynentalnej i międzykontynentalnej komunikacji lotniczej. Warszawa powinna stać się największym węzłem lotniczym pomiędzy wszystkimi miastami Europy. Według planu opracowanego przez specjalną komisję Ligi Narodów w 1935 r.

w Warszawie zbiega się 8 pierwszorzędnych linii lotniczych, podczas gdy w Berlinie 6, w Paryżu 5.

Z ośmiu linii lotniczych, trasowanych w projektach międzynarodowych przez Warszawę, 4 są odcinkami wielkich linii światowych transkontynentalnych i transoceanicznych, opasujących kulę ziemską dookoła, a mianowicie:

Warszawa — Moskwa — Irkuck — Daleki Wschód.

Warszawa — Kijów — Kaukaz — Persja — Azja Centr.

Warszawa — Bukareszt — Konstantynopol — Bagdad — Daleki Wschód.

Helsinki — Warszawa — Bukareszt — Sofia — Ateny — Kair — Kapstad.

Opierając się na przeprowadzonych studiach i badaniach przedwojennych oraz obecnych, jako też na zamierzeniach przedwojennych państw przodujących w lotnictwie, w planie gospodarczym Polski zaprojektowano odbudowę i budowę 70 lotnisk. Projektuje się stworzenie:

1. Sieci linii lotniczych krajowych o długości 7.000 km, obejmujących 15 linii lotniczych i łączących ze sobą niemal wszystkie większe miasta i ośrodki przemysłowe. Głównymi węzłami tej sieci są: Warszawa (10 linii lotniczych), Częstochowa (8), Radom (6) i Kraków (5).

2. Sieć polskich linii lotniczych międzynarodowych o charakterze kontynentalnym, a o długości ok. 18 tys. km, składających się z 9 linii lotniczych, łączących główne miasta polskie (Warszawę, Gdańsk, Wrocław, Kraków i Poznań) z głównymi miastami Europy.

3. Sieć światowych linii lotniczych (transkontynentalnych), przechodzących przez Warszawę, jako węzeł centralny tej części Europy.

W celu uruchomienia w przyszłości odcinków tras światowych i międzynarodowych, przechodzących przez Polskę, w okresie najbliższych trzech lat przewidziana jest odbudowa i rozbudowa lotnisk oraz urządzeń radiowych i oświetleniowych na odcinkach pierwszorzędnych tras lotniczych, a w szczególności: a) Słubice — Poznań — Warszawa — Białystok, b) Warszawa — Wrocław — Jelenia Góra, c) Gdańsk — Warszawa — Lublin, d) Warszawa — Szczecin, e) Warszawa — Kraków.

TELEKOMUNIKACJA

Zaliczamy tu pocztę, telegraf i telefon. Głównym celem poczty jest przekazywanie wiadomości, przy tym służy ona do przesyłania paczek zbyt drobnych na to, aby nadawcy wysyłali je bezpośrednio koleją, oraz do wysyłania pieniędzy; jednak w obrocie pieniężnym na pocztę przypada tylko nieznaczny odsetek przesyłek pieniężnych, gdyż czynności te załatwiają głównie instytucje kredytowe. Telegraf, telefon i radio służą wyłącznie do przesyłania wiadomości.

Szybka, wygodna, tania i pewna wymiana wiadomości ma doniosłe znaczenie dla rozwoju życia gospodarczego i kulturalnego, jak również dla administracji i obrony kraju.

Z drugiej strony rozwój ruchu telekomunikacyjnego świadczy o tempie życia gospodarczego kraju i o jego kulturze. Ożywienie produkcji i handlu zawsze znajdzie wyraz w większym napięciu wymiany listów, telegramów, telefonów itp. Również wzrost kultury mieszkańców uwidoczni się w ożywionej wymianie wiadomości. W krajach, gdzie jest dużo analfabetów, przesyłki listów, czasopism itp. są bardzo rzadkie.

Badając statystykę wymiany wiadomości w Polsce, możemy z radością stwierdzić, że wymiana ta ożywia się z każdym rokiem; dotyczy to szczególnie wymiany listów.

Pocztą, Telefon, Telegraf.

	1945	1946
	w milionach sztuk	
Przesyłki listowe	166	482
Listy wartościowe i paczki	1	8
Czasopisma	37	109
Przekazy pieniężne	2	6
Rozmowy telefoniczne miejscowe	82	278
Międzymiastowe i międzynarodowe	10	32
Telegramy	3	6

Rozdział IV

HANDEL WEWNĘTRZNY

O ile handel zagraniczny jest stosunkowo łatwy do ujęcia, gdyż towary bądź w imporcie, bądź w eksporcie przekraczając granicę, notowane są ściśle przez statystykę, umożliwiającą stworzenie syntezy całego obrotu, o tyle handel wewnętrzny, nie podlegając statystyce, usuwa się spod ścisłej kontroli. Największą część tego handlu stanowi drobna dystrybucja detaliczna — najbardziej nieuchwytna. Bardziej dostępne i znacznie łatwiejsze jest badanie handlu hurtowego, gdyż ten koncentruje się w mniejszej liczbie przedsiębiorstw, których obroty można by ustalić na podstawie danych skarbowych w dziedzinie podatku obrotowego; ale dane takie nie są jeszcze publikowane. Innym sposobem prowadzącym do uzyskania przybliżonego obrazu o ruchu towarowym wewnątrz kraju, jest oparcie się na danych ilustrujących przewozy towarów koleją. Ale te dane również nie dadzą należytego obrazu; po pierwsze dlatego, że kolej ujmuje przewozy tylko ilościowo, stwierdzając jakość towarów tylko przy przewozie artykułów masowych, jak np. węgiel, natomiast nie wnikając w za-

wartość drobnicy, która często przy względnie małej wadze lub objętości reprezentuje poważne wartości; po drugie w czasach obecnych coraz częściej przewóz towarów uskuteczniany jest za pomocą samochodów ciężarowych, a ta część obrotu nie jest ujęta przez żadną statystykę, pomimo że obejmuje właśnie towary bardziej wartościowe. Ten środek transportu ma tę dogodną stronę, że pozwala na przewóz wprost od dostawcy do odbiorcy bez przeładunku na stacjach kolejowych.

Dochodzimy do wniosku, że uzyskanie ścisłego, dokładnego obrazu handlu wewnętrznego jest rzeczą niemożliwą. Natomiast przez interpolację możemy uzyskać przybliżony obraz wymiany towarowej wewnątrz kraju. Do tego celu posłużyć nam mogą niektóre organizacje dzielnicowe, które bądź prowadzą spisy przedsiębiorstw handlowych, jak np. Izby Przemysłowo-Handlowe, bądź są w pewnym stopniu odzwierciedleniem obrotów dokonywanych, jak np. banki.

Izb Przemysłowo-Handlowych istnieje obecnie w Polsce jedenaście; ponadto są dwie ekspozytury dzielnicowe izby warszawskiej. Rozmieszczenie tych izb jest następujące: Warszawa, Łódź, Poznań, Kraków, Częstochowa, Katowice, Wrocław, Gdynia, Szczecin, Lublin i Rzeszów, oraz ekspozytury w Olsztynie i Białymstoku. Wszystkie izby połączone są w Związek Izb Przemysłowo-Handlowych, w którym urzędującą izbą jest izba w Warszawie.

Oprócz izb istnieje w każdym województwie Związek Zrzeszeń Kupieckich, zaś w Warszawie Zgromadzenie Kupców i Rada Naczelna Kupiectwa Polskiego.

Organizacje powyższe łączą w sobie prawie wszystkie poważniejsze prywatne przedsiębiorstwa kupieckie w Polsce; tylko drobny handel nie jest objęty ich nadzorem. Publikują one sprawozdania oraz listy swoich członków, poklasyfikowanych branżowo, co daje możliwość zorientowania się w napięciu handlu w poszczególnych dziel-

nicach. Pewien przybliżony obraz tego napięcia uzyskać można również na podstawie działalności organizacji spółdzielczej „Społem”, największej spółdzielni w Polsce.

Handel hurtowy skupia się coraz bardziej w państwowych Centralach Handlowych, istniejących dla każdej branży oddzielnie. Natomiast handel detaliczny jest jeszcze przeważnie w rękach inicjatywy prywatnej, cho-

ROZMIESZCZENIE TERYTORIALNE SPÓŁDZIELNI „SPOŁEM”



Rys. 16

cięż i w tej dziedzinie zrobiono już wyłom, zakładając w niektórych miejscowościach wielkie domy towarowe, będące pod zarządem państwowym.

Poznaliśmy już poprzednio rozmieszczenie głównych ośrodków produkcji zarówno przemysłowej i górniczej, jak rolniczej. Wiemy, że podczas gdy górnictwo, a w nieco mniejszym stopniu także przemysł, są dość wybitnie skoncentrowane w pewnych okręgach, o tyle rolnictwo na ogół rozrzucone jest po całym kraju, chociaż natężenie produkcji rolniczej nie jest jednakowe. Gdy sobie wzrokiem na mapie uprzytomnimy rozmieszczenie geograficzne wszystkich dziedzin produkcji i temu obrazowi przeciwstawimy rozmieszczenie gęstości zaludnienia, to możemy wywnioskować, jaki z tego wynika ruch w wymianie towarów. Zasadniczo ośrodki produkcji artykułów powszechnego użytku dbać muszą o racjonalne rozprowadzenie swoich wyrobów do konsumentów, zamieszkujących wszystkie zakątki kraju, a przede wszystkim wieś. Odwrotnie zaś zadaniem rolnictwa jest zaopatrywanie w żywność miast i ośrodków przemysłowych. Ta wymiana stanowi część zasadniczą handlu wewnętrznego, toteż rząd dba nie tylko o sprawne zaopatrzenie wsi w wyroby przemysłowe, ale ponadto zabiega o podniesienie chłonności rynku wiejskiego, a tym samym o podniesienie dobrobytu ludności wiejskiej. Wysoka kultura materialna istnieje bowiem tylko tam, gdzie panuje dobrobyt powszechny.

Drugi dział handlu wewnętrznego, nie mniej ważny, chociaż bardziej ograniczony, stanowi dostawa surowców i półfabrykatów do ośrodków przemysłu. Jako dostawcy wchodzi tu w grę kopalnie, przede wszystkim oczywiście kopalnię węgla oraz przemysł ciężki, tj. huty, niektóre fabryki chemiczne, fabryki przędzy i garbarnie. One to wysyłają swe surowce lub półfabrykaty do innych fabryk, wytwarzających artykuły gotowe, jak np.: żelazo

konstrukcyjne walcowane i stal narzędziową do fabryk wyrobów żelaznych, maszyn itp., przędzę do tkalni, skóry garbowane do fabryk obuwia, pasów transmisyjnych itp. Znając rozmieszczenie geograficzne poszczególnych rodzajów przemysłu, możemy znów wywnioskować, jaki stąd wynika ruch towarowy w kraju. Pożądanym byłoby oczywiście, gdybyśmy mogli ruch ten w całokształcie przedstawić graficznie, ale to byłoby wykonalne tylko na podstawie bardzo szczegółowo przeprowadzonej statystyki, która nie istnieje i zapewne istnieć nie będzie, gdyż koszt sporządzenia takiej statystyki byłby niewspółmierny do korzyści, jakie by ona dać mogła. Nie ulega jednak wątpliwości, że niektóre ważniejsze dziedziny wewnętrznej wymiany towarowej będą szczegółowo opracowane, gdyż są one konieczne dla prac Centralnego Urzędu Planowania.

W Polsce dziedzina handlu podzielona została na trzy sektory w myśl zasady: między demokratycznym państwem a inicjatywą prywatną — dobrowolne uspołecznienie, znajdujące swój wyraz w spółdzielczości. W gospodarce mieszaney, opartej na współdziałaniu wzmiankowanych trzech sektorów, spółdzielczość jest sektorem wiążącym kierowniczą gospodarkę państwową z gospodarką indywidualną. Jest ona ponadto organizatorem warsztatów pracy chłopskiej i rzemieślniczej, a wagą swą na rynku staje się regulatorem inicjatywy kapitalistycznej, podporządkowując jej działalność demokratycznym celom i potrzebom pracujących. Szczególnie na wsi spółdzielczość powinna stać się podstawową formą zaspokojenia potrzeb chłopu, dawniej w znacznym stopniu uzależnionego od drobnych pośredników. Powinna ona nie tylko spełniać zadanie rozprowadzania artykułów pierwszej potrzeby pomiędzy konsumentami i dostarczania im produkcyjnych narzędzi pracy, ale ponadto jedno z głównych jej zadań powinien stanowić skup artykułów pro-

dukcji wiejskiej, związany z ewent. finansowaniem producentów. W miastach podobna działalność spółdzielcza wskazana jest w stosunku do rzemiosła i chałupnictwa.

W organizacji spółdzielczości w Polsce na czołowe miejsce wysunął się związek gospodarczy spółdzielni R. P. „Społem“, którego kierownictwo wykazało w latach ostatnich nadzwyczajną sprężystość. Rola tego związku w gospodarce polskiej jest tak potężna, że wskazane jest zapoznać się z jego działalnością. Poza „Społem“ istnieje szereg drobnych, samodzielnych, spółdzielczych central branżowych, ale wszystkie razem nie stanowią gospodarczo więcej niż 1/10 część „Społem“. Są to: Centrala Gospodarcza Spółdzielni Ogrodniczych w Łodzi, zrzeszająca ponad 50 spółdzielni ogrodniczo-warzywniczych; Rolnicza Centrala Mięsna w Warszawie, obsługuje terenowe Spółdzielnie Zbytu Żywności; Centrala Spółdzielni Gospodarczych Pracy Wytwórczej w Warszawie zrzesza 200 spółdzielni chałupniczych i rzemieślniczych w przemyśle włókienniczo-konfekcyjnym, drzewnym, skórzanym i metalowo-elektrotechnicznym; Centrala Spółdzielni Spedycyjno-Przewozowych w Warszawie i Społeczne Przedsiębiorstwo Budowlane, zrzeszające spółdzielnie o charakterze budowlanym.

W przeciwstawieniu do tych „lokalnych“ związków spółdzielczych mających raczej charakter central handlowych, „Społem“ jest olbrzymią, wszechstronną organizacją obejmującą cały kraj nie tylko w dziedzinie handlu wewnętrznego i zewnętrznego, ale również w dziedzinie produkcji przemysłowej. Szybki swój rozwój zawdzięcza „Społem“ umiejętnie zastosowanej zasadzie decentralizacji i dekoncentracji polegającej na tym, że poza Centralą, z której płyną tylko dyspozycje ogólne i kontrola, istnieje przeszło 600 placówek terenowych, posiadających dużą samodzielność. Budowa pionowa Centrali wykazuje podział na wydziały branżowe, których na

początku roku 1947 było 7, a mianowicie: Rolniczy, Zbożowy i Przetworów Zbożowych, Mleczarsko-Jajczarski, Przemysłowo-Rolny, Spożywczy, Handlu Zagranicznego oraz Produkcji. W ramach tego Wydziału wyodrębniony został samodzielny Dział Młynarski.

Czynności poszczególnych wydziałów przedstawiają się jak następuje:

PLACÓWKI HANDLOWE

spółtem

WYDZIAŁU SPOŻYWCZEGO



- ◎ Oddziałowe oddziały spożywcze
- Oddziały powiatowe i składnice
- ▲ Oddział papierniczy i mat. piśmiennych
- "rolkienniczy
- * "węglowy

Rys. 17

O dziale produkcji „Społem” była mowa w rozdziale Przemysł.

O rozwoju spółdzielczości w Polsce świadczy liczba zatrudnionych w związku „Społem”, która na początku roku 1947 wynosiła przeszło 36.500 osób.

Początkowo, w pierwszych latach powojennych, w obrotach „Społem” pierwsze miejsce zajmowała dystrybucja artykułów monopolowych i reglamentowanych. Z biegiem czasu jednak obroty z rynkiem wolnym przybierają coraz większe rozmiary, co należy uważać za objaw zdrowy. W tej dziedzinie, z jednej strony akcja skupu zboża i produktów rolnych, z drugiej działalność pod hasłem „przemysł dla wsi”, polegająca na zaopatrzeniu wsi w wyroby przemysłowe wszelkiego rodzaju, przede wszystkim zaś w maszyny rolnicze i nawozy sztuczne, zatacza coraz szersze kręgi i wysunęła się już na czołowe miejsce w obrotach spółdzielczych. W roku 1946 związek „Społem” wywiązał się w tej akcji całkowicie pozytywnie, rozprowadzając jesienią ogółem 271.000 ton samych tylko nawozów sztucznych, co stanowiło około 85% ogółu podaży. W innych działach związek „Społem” przyczynił się znakomicie do racjonalizacji handlu, organizując standaryzację, dzięki której artykuły rolnicze polskie znajdują coraz większy popyt za granicą. Dotyczy to przede wszystkim jaj, masła, pierza, puchu, owoców, jagód, ziół itd. Rolnik i plantator otrzymuje od „Społem” wskazówki oraz instrukcje, co i jak należy produkować, przy czym ostatnio zwrócono baczną uwagę na rośliny włókiennicze i oleiste oraz na produkcje skór króliczych i chów owiec karakulowych i gęsi.

Obejmując całokształt życia gospodarczego wsi związek „Społem” jest w stanie umiejętnie kierować wytwórczością tej najważniejszej dziedziny gospodarczej Polski, co z jednej strony niewątpliwie przyczyni się znakomicie do podniesienia ekonomicznego i kulturalnego wsi polskiej,

z drugiej zaś pomoże Polsce w uzyskaniu czynnego bilansu handlowego w dziedzinie eksportu.

Wydział Rolniczy skupuje poprzez aparat spółdzielni rolniczych ziemiopłody oraz dostarcza rolnikom za pośrednictwem tego samego aparatu to wszystko, co im jest potrzebne w produkcji (maszyny, narzędzia rolnicze, nawozy sztuczne, nasiona itd.).

Wydział Zbożowy i Przetworów Zbożowych koncentruje w swym ręku skup zboża oraz handel przetworami zbożowymi.

Wydział Mleczarsko-Jajczarski skupuje poprzez sieć spółdzielni mleczarskich i zbiornic jajczarskich masło, sery, jaja, miód, drób itd. oraz zaopatruje spółdzielnie mleczarskie w potrzebne im urządzenia.

Wydział Przemysłowo-Rolny opiekuje się spółdzielczym przemysłem rolniczym (browary, gorzelnie itd.), będąc dla odnośnych spółdzielni nie tylko centralą gospodarczą ale i instrukcyjną.

Wydział Spożywczy dostarcza spółdzielniom typu konsumcyjnego wszystkich przedmiotów potrzebnych do konsumpcji (artykuły spożywcze, włókiennicze, wyroby papiernicze, szklane itd.)

Wydział Produkcji kieruje około stoma zakładami wytwórczymi, i jest wielką centralą produkcyjną spółdzielczości. W ramach Wydziału Produkcji wyodrębniony jest Główny Dział Młynarski, któremu podlegają młyny.

Wydział Handlu Zagranicznego, jak wskazuje jego nazwa, zajmuje się wywozem towarów i przywozem ich z zagranicy. Widzimy, iż zakres działalności tego związku spółdzielczego jest niezwykle szeroki.

Niezależnie wszakże od rozwoju spółdzielczości istnieje w Polsce jeszcze dość znaczna ilość przedsiębiorstw handlowych, znajdujących się w rękach prywatnych. Dążąc do stworzenia sobie obrazu stopnia natężenia handlu nie należy opierać się na absolutnych liczbach przedsię-

biorstw handlowych, są one bowiem zgola niewspółmierne pod względem wielkości i obrotów; przedstawiają się one zatem różnie w poszczególnych krajach.

Zjawisko to występuje wyraźnie w zestawieniu poniższym:

K r a j 1938 r.	Ilość mieszkańców	Ilość przedsiębiorstw handlowych	Ilość osób obsługiwanych przez jedno przedsiębiorstwo
Belgia	8.300.000	349.537	23,3
Czechosłowacja	10.300.000	299.921	34,4
Austria	6.800.000	154.309	44,0
Włochy	43.680.000	825.337	48,2
Polska	34.849.000	468.774	74,2

Z powyższego zestawienia, acz bardzo niekompletnego, wnioskować można, iż natężenie handlu w Polsce w czasach przedwojennych nie było zbyt silne. Lepszym kryterium porównawczym są jednakże liczby osób zatrudnionych w handlu w stosunku do ilości mieszkańców kraju. Opierając się na zestawieniach przedwojennych, podanych przez dra J. Chodorowskiego *) liczba osób czynnych zawodowo w handlu wynosiła: w Bułgarii 2,8%, w Estonii 3,2%, w Polsce 3,7%, na Węgrzech 4,9%, w Czechosłowacji 5,4%, w Niemczech 10,5%, w Holandii 11,4%, w Anglii 12,8%.

Podług najnowszych danych, będących do naszej dyspozycji**) ilość przedsiębiorstw handlowych w Polsce w dniu 15. 3. 1947 wynosiła 194.318. Przyjmując, że liczba mieszkańców Polski wynosiła w tym czasie około 24 miliony, otrzymamy, że każde przedsiębiorstwo obsługuje około 124 osoby, co wynosi przeszło 180 % ilości przedwojennej. Stan taki mógłby się na pierwszy rzut oka wydawać groźny, ale tak nie jest, gdyż panuje jeszcze niedostateczne nasy-

*) Chodorowski J., dr: „Struktura Wewnętrzznego Handlu Towarowego w Polsce.“ Warszawa, 1938, stron 120.

**) Wiadomości statystyczne z dn. 5. 8. 1947.

cenie rynku towarami i prymitywna obsługa klienta. W tych warunkach dzisiejsza ilość osób zatrudnionych w handlu w Polsce może się nawet wydawać jeszcze nadmierna. Musimy jednak mieć na uwadze, że podług trzyletniego planu linia rozwojowa życia gospodarczego w Polsce wskazuje na znaczny wzrost produkcji dóbr nie tylko inwestycyjnych, lecz również konsumpcyjnych. Wobec tego przewidywać należy, iż wzmoże się spożycie, a co za tym idzie podniesie się ogólny stan dobrobytu. Będzie to wymagało jednoczesnego podniesienia zasięgu i poziomu usług handlowych, które absorbować będą większą ilość pracowników handlowych. Należy przy tym mieć na uwadze, iż rola handlowca w gospodarczo dojrzałych społeczeństwach nie ogranicza się do zadania rozprawiania towarów na rynku. Do czynności jego zaliczają się ponadto liczne funkcje, jako to: racjonalne magazynowanie, czyszczenie, klasyfikowanie, standaryzowanie, dozowanie, pakowanie itd. Im produktywniejsza jest działalność kupca, tym bardziej wartościowym staje się towar, a w miarę wzrostu tych czynności powiększa się również liczba osób zatrudnionych w handlu, bez względu na to, czy handel prowadzony jest przez osoby prywatne, instytucje spółdzielcze lub państwowe.

Handel prywatny jest dziś w Polsce tylko jednym z kilku przewodów, poprzez które towary docierają od producenta do konsumenta. Utrzymanie go w obecnym ustroju gospodarczym zostało podyktowane uznaniem użyteczności, jaką ta forma handlu przynosi społeczeństwu. Czynniki rządowe uznały wszakże, iż przerost handlu prywatnego powoduje marnotrawstwo sił, wywołane niedorozwojem form handlu i jego rozdrobnieniem. W dążeniu do uzdrowienia stosunków zarządzona została przymusowa rejestracja i koncesjonowanie wszystkich przedsiębiorstw handlowych w Polsce przy jednoczesnym poborze wysokich opłat koncesyjnych. Miały one na celu likwidację

przedsiębiorstw finansowo słabych i wycofanie z obiegu znacznej ilości banknotów Narodowego Banku Polskiego, celem wzmocnienia waluty. Jednocześnie Ministerstwo Skarbu wydało w listopadzie 1947 r. oświadczenie, iż: „Rząd zapewnia inicjatywie prywatnej dalszą przyszłość i bierze na siebie obowiązek zaopatrywania w towary kupców, którzy wykupili koncesje“.

Wyniki tej akcji znajdują swój wyraz w następującym zestawieniu, obrazującym rozmieszczenie handlowych firm koncesjonowanych w poszczególnych województwach: *)

Przybliżone zestawienie wyników akcji koncesjonowania handlu sporządzone w dn. 20. XI. 1947.

Według danych wojewódzkich Zrzeszeń Kupieckich.

W o j e w ó d z t w o	Ilość firm zobowiązanych do rejestracji	Ilość firm zgłoszonych do rejestracji	Stosunek procentowy
1. Poznańskie	14.005	12.842	91,4%
2. m. st. Warszawa	13.890	12.098	87
3. Krakowskie	4.247	3.574	84
4. Pomorskie	20.520	19.500	97
5. Śląsko-Dąbrowskie	12.328	10.600	86
6. Warszawskie	6.794	5.806	85
7. Kieleckie	21.468	19.368	90
8. Wrocławskie	17.248	14.019	81
9. Gdańskie	9.548	8.635	90
10. Rzeszowskie	18.305	16.475	90
11. Olsztyńskie	6.055	4.944	81
12. Białostockie	10.258	8.054	78
13. Łódzkie	6.746	5.730	85
14. Szczecińskie	11.448	9.903	87
15. Lubelskie	1.998	1.710	85
O g ó ł e m :	174.858	153.258	87,4%

*) Patrz: Tygodnik Handlowy z dnia 30 listopada 1947 r., Warszawa.

Jak wynika z powyższej tabeli, 19.600 firm nie wniosło podań na otrzymanie koncesji, zostanie więc zlikwidowanych. Wynosi to 12,6% ilości firm zobowiązanych do złożenia podań. Najlepsze wyniki, bo 97% wzgl. 91,4%, osiągnięto w województwach pomorskim i poznańskim, co przypisać należy wysokiemu poziomowi, dawnym tradycjom i sprężystej organizacji tamtejszych zrzeszeń kupieckich. Najniższy wynik występuje w woj. lubelskim, gdzie istnieje dużo drobnego handlu wiejskiego i gdzie kupiectwo stoi na niższym poziomie gospodarczym.

Racjonalnie prowadzona dystrybucja i wymiana towarów oraz obsługa konsumentów są czynnikami podstawowo ważnymi, od których w wysokim stopniu zależy dobrobyt i wygoda ludności.

Rozdział V

HANDEL ZAGRANICZNY

ZNACZENIE I ZADANIA HANDLU ZAGRANICZNEGO

Handel zagraniczny każdego kraju rzuca światło na jego życie gospodarcze. Ze spisu towarów wywożonych i przywożonych możemy wnioskować o bogactwach naturalnych, o charakterze rolniczym lub przemysłowym produkcji danego kraju, wreszcie o rozwoju w stosunku do potrzeb wewnętrznych poszczególnych działów produkcji. Jednakże obraz, jaki dają nam cyfry zagranicznego obrotu towarów, nie odzwierciedla z całą dokładnością produkcji i potrzeb kraju, gdyż wywozi się tylko nadmiar, a przywozi tylko brak. Nie zależy on też wyłącznie od produkcji i spożycia krajowego, lecz wpływają nań: konkurencja pomiędzy poszczególnymi państwami, stosunki walutowe i wiele innych czynników. Poza tym obrót ten nie odbywa się całkowicie samorzutnie, a regulowany jest przez państwową politykę celną i przez umowy handlowe.

Stosunki walutowe wywierają bardzo poważny wpływ na obrót zagraniczny. W okresach spadku waluty wzrasta zawsze wywóz, gdyż towary danego kraju dla państw

o wyższej walucie będą bardzo tanie i znajdą licznych nabywców; wewnątrz zaś spożycie kurczy się wskutek ogólnego zubożenia, pozostawiając większy nadmiar na wywóz. Natomiast przywóz towarów zagranicznych zmniejsza się, gdyż są one za drogie dla kraju o niskiej walucie.

Niemniej doniosły wpływ na handel zagraniczny wywiera państwowa polityka celna. Państwo za pomocą opłat celnych może tak podnieść cenę pewnych artykułów, że zmniejszy się ich spożycie, a tym samym przywóz; zniżki celne, udzielone jakiemuś państwu w umowie handlowej, mogą z powrotem ten przywóz zwiększyć. Jednak wszystkie te czynniki nie mogą wprowadzić w obrocie zagranicznym zmian zasadniczych na czas dłuższy. Tak np. przy największej konkurencji zagranicznej Polska nie będzie sprowadzać węgla, cynku lub ziemniaków. Obrót zagraniczny daje więc pewną charakterystykę życia gospodarczego kraju.

Zestawienie przywozu i wywozu towarów podług wartości i wagi w pewnym okresie, np. rocznym, nazywamy bilansem handlowym. O ile przeważa suma uzyskana za towary wywiezione, mówimy o bilansie, że ma saldo czynne, czyli dodatnie, lub po prostu nazywamy bilans czynnym. I odwrotnie, jeśli przeważa suma, zapłacona za towary przywiezione, bilans jest bierny, tj. ujemny.

W wieku XVII (okres merkantylizmu) czynny bilans handlowy uważano za dowód bogacenia się kraju przez dopływ do niego złota; odwrotnie, przy ujemnym bilansie handlowym, kiedy złoto odpływało z kraju, uważano, że kraj ubożeje. Pojęcie to było do pewnego stopnia słuszne w zastosowaniu do tych państw, dla których bilans handlowy utożsamiał się z bilansem płatniczym, tj. z zestawieniem wszystkich sum, które z jakiegokolwiek tytułu wypływają lub wpływają do kraju. Jeśli dla jakiegoś kraju, jak np. dla ówczesnej Rosji, wywóz towarów był

jedynym źródłem uzyskania złota z zagranicy, odwrotnie, opłata za cudze towary jedyną drogą odpływu złota, to bilans handlowy utożsamiał się z płatniczym; natomiast bilanse te nie utożsamiały się dla Hiszpanii i Portugalii, do których wpływały znaczne zapasy kruszców szlachetnych, zdobytych w Ameryce.

Przy obecnych warunkach życia międzynarodowego nie ma kraju, dla którego stosunki gospodarcze z zagranicą ograniczałyby się do wymiany towarów; istnieje poza tym wymiana usług i ruch kapitałów; dopiero zestawienie tych wszystkich obrotów, ujęte w bilansie płatniczym, może świadczyć o tym czy państwo staje się wierzycielem zagranicy, czy dłużnikiem. Na przykład W. Brytania ma bilans handlowy stale ujemny, a bilans płatniczy do ostatniej wojny miała dodatni; ujemne saldo bilansu handlowego z nadwyżką pokryły zarobki floty, dochody z kapitałów umieszczonych w pożyczkach i przemyśle zagranicznym, dochody z kolonii i inne. Anglicy więc spożywali znacznie więcej niż produkowali, a spożywali pracę przodków, skryształizowaną w kapitałach przynoszących dochód; ta nadwyżka spożycia nad wytwórczością nie spowodowała zadłużenia kraju. Jednak dla państw ubogich w kapitały, nie mających przedsiębiorstw handlowych, komunikacyjnych i innych, których zarobki wpływałyby do kraju, bierne saldo bilansu handlowego decyduje o bierności bilansu płatniczego i dla pokrycia tego niedoboru takie państwa muszą zadłużać się za granicą.

Samowystarczalność w zakresie produkcji przy dzisiejszej skali potrzeb ludzkich jest nie do pomyślenia. Własnymi wytworami mogą zaspokoić potrzeby wewnętrzne tylko kraje stojące na najniższym szczeblu kultury. Polska przy najlepszym rozwoju własnej produkcji zawsze będzie musiała dowozić towary, których nie będzie mogła wyprodukować ze względu na swój klimat, oraz takie, których produkcja u nas się nie opłaca. Wywóz z Polski musi

pokryć nie tylko przywóz, ale dać ponadto nadwyżki, które stworzą zapas kapitału krajowego, służącego do pokrycia licznych innych wydatków zagranicznych.

Wyniki obrotu handlowego mają więc decydujące znaczenie dla wielu krajów i dla Polski. Chwilowo ujemny bilans handlowy nie jest objawem groźnym, jeśli to saldo ujemne spowodowały surowce, maszyny i instalacje dla przemysłu, górnictwa itd., które z czasem przyczynią się do zwiększenia wywozu. Ale stale ujemny bilans handlowy, powodując coraz większe zadłużenie kraju, może go do tego stopnia uzależnić od zagranicy, że straci faktyczną samodzielność. Przykładem tego są dzieje przedwojennej Turcji, która w zamian za pożyczki zagraniczne musiała oddać pod zarząd cudzoziemców środki komunikacji, cła i udzielić im licznych koncesji gospodarczych.

Polska w obecnych warunkach musi się zadłużać za granicą w celu zakładania warsztatów pracy, które z czasem dadzą naszym następcom możliwość spłaty pożyczonych kapitałów drogą wywozu. Zadłużając się jednak na rachunek przyszłych pokoleń nie możemy tych kredytów obracać na przywóz indywidualnego spożycia. Wzrost wywozu artykułów Polski zależy nie tylko od rozwoju i ulepszenia naszej produkcji, ale i od organizacji handlu zagranicznego oraz państwowej polityki handlowej.

Organizacja handlowa wywozu przed wojną pozostała u nas bardzo wiele do życzenia. Brak było dużych, racjonalnie postawionych przedsiębiorstw eksportowych, przedstawicielstw handlowych zagranicą i odpowiednio wyszkolonego kupiectwa, posiadającego wiekowe tradycje i zaufanie zagranicy. Przed wojną handel zagraniczny Polski był bardzo rozdrobniony i znajdował się w znacznej mierze w rękach kupców cudzoziemskich, którzy, mając na widoku tylko doraźny zysk, często narażali Polskę na znaczne straty, podrywając przez nieuczciwe spekulacje zaufanie odbiorców zagranicznych do wyrobów pol-

skich. Samodzielnych firm eksportowych i importowych polskich pracowało niewiele, ale było w Polsce sporo firm, które prowadziły eksport lub import, jako agenci lub przedstawiciele firm zagranicznych.

Zupełnie odmienną strukturę posiada handel zagraniczny Polski współczesnej, skoncentrowany przede wszystkim w rękach państwa, co wyklucza możliwości ingerencji obcego kapitału, nadaje mu konsekwentną i jednolitą organizację oraz planowość w pracy.

Wymiana prowadzona jest na podstawie z góry ułożonych planów, podobnie jak cała gospodarka Polski. Uwzględnia więc potrzeby wszystkich dziedzin życia gospodarczego i kierowana jest programem długofalowym, a nie momentami doraźnych zysków koniunkturalnych.

W organizacji eksportu, szczególnie artykułów spożywczych, dużą rolę odgrywa sektor spółdzielczy, którego udział stale wzrasta w miarę podnoszenia się polskiej produkcji rolnej.

„Społem“ uruchomiło 6 placówek granicznych (w Gdyni, Zarach, Rzepinie, Zebrzydowicach, Przemyślu i Szczecinie). Nawiązało korespondencję z licznymi krajami, również takimi, z którymi po wojnie dotychczas nie została nawiązana wymiana handlowa, jak Liban, oraz inne. Zawarto szereg umów handlowych, spośród których zwraca uwagę umowa z Czechosłowacją o charakterze „czysto spółdzielczym“. Na podstawie tej umowy „Społem“ obejmuje przedstawicielstwo czeskiego handlu spółdzielczego, a największa centrala spółdzielcza czeska będzie reprezentowała handel polski.

Inicjatywa prywatna znajduje oparcie w izbach przemysłowo-handlowych i w Związku Eksporterów i Importerów, których praca odgrywa coraz większą rolę w polskiej wymianie zagranicznej. Ułatwiają one eksport drobnej produkcji przemysłowej i rzemieślniczej, która dzięki

swojej różnorodności i wysokiej specjalizacji wytworów, ma duże możliwości zbytu za granicą. W 1947 r. utworzona została nowa organizacja: „Polskie Towarzystwo Obrotów Towarowych z Zagranicą“. W kapitale tego Towarzystwa biorą udział po $\frac{1}{3}$ wszystkie trzy sektory gospodarcze: państwowy, spółdzielczy i prywatny. We władzach tego Towarzystwa miejsce przewodniczącego Rady przypadło spółdzielczości.

Państwo wpływa na wzrost wywozu krajowego za pomocą dobrze zorganizowanej służby konsularnej, popierania organizacji i przedsiębiorstw eksportowych, wreszcie za pomocą polityki taryf kolejowych i celnych. Opieki tej handel polski w czasie zaborów nie posiadał. W okresie dwudziestolecia międzywojennego zrobiono w tym kierunku dużo, były to jednak dopiero podwaliny. Obecnie Polska ma przed sobą bardzo trudne zadanie zoorganizowania aparatu handlowego, nie ustępującego państwom, które tworzyły go od wieków.

Jako dodatnie wysiłki na tej drodze należy przytoczyć stworzenie licznych polskich placówek konsularnych za granicą, izb handlowych, mających za zadanie usprawnienie wymiany z poszczególnymi krajami i zawarcie umów handlowych ze wszystkimi ważniejszymi dostawcami i odbiorcami Polski.

UMOWY HANDLOWE

Umowy handlowe mają na celu zapewnienie wymianie zagranicznej stałości stosunków i uzyskanie najlepszych warunków tej wymiany. Polska już w pierwszych latach niepodległości zawarła szereg krótkoterminowych umów, a w 1921 roku przeszła od umów wymiennych do trakta-

tów handlowych, wchodząc w ten sposób w orbitę międzynarodowej wymiany towarowej.

W dziesięcioletnim okresie od 1922 do 1932 r. Polska zawarła traktaty lub porozumienia ze wszystkimi państwami europejskimi z wyjątkiem Niemiec, Z.S.R.R. i Litwy oraz z szeregiem państw pozaeuropejskich: ze Stanami Zjednoczonymi, Brazylią, Egiptem, Turcją, Persją, Indiami Brytyjskimi, Chinami i Japonią.

Ostatnie lata przed wojną wywołały zasadnicze zmiany w strukturze międzynarodowego handlu zagranicznego wskutek powszechnego dążenia krajów do samowystarczalności gospodarczej. W związku z tym wprowadzane były coraz ostrzejsze ograniczenia przywozu za pomocą podnoszenia stawek celnych, zakazów przywozu całego szeregu artykułów lub wyznaczania ich maksymalnej ilości (kontyngenty), zakazów wywozu pieniędzy z kraju (ograniczenia dewizowe). Ograniczenia te zmieniły od podstaw dotychczasowe stosunki handlowe Polski z całym szeregiem państw, zmuszając Polskę do zawierania nowych umów handlowych, opartych na zmienionych zasadach.

W latach 1933—1935 Polska zawarła szereg nowych, przeważnie uzupełniających traktatów handlowych.

Traktaty te opierały się wprawdzie nadal na klauzuli największego uprzywilejowania*), ale istotę ich stanowiły przede wszystkim długie listy kontyngentów, wzajemnie sobie przyznawanych przez państwa zawierające umowę. W umowach z państwami, które wprowadziły ograniczenia dewizowe, zagwarantowany był również odpowiedni przydział dewiz.

Coraz powszechniejsze stały się tak zwane umowy kompensacyjne, jak np. umowa polsko-włoska: Polska zamówiła we Włoszech dwa statki, m/s „Piłsudski” i m/s „Batory”, w zamian za zakup przez Włochy 400 tys. ton węgla polskiego.

Z państwami, które nie udzielały pozwoleń na wywóz dewiz lub przydzielały je w ilości niedostatecznej, zostały zawarte dodatkowe

*) Zasada najwyższego uprzywilejowania polega na tym, że Polsce w obrocie towarowym przysługuje taryfa najkorzystniejsza, jaką rząd umawiającego się państwa przyznał lub przyzna. Jakiemukolwiek państwu trzeciemu, i odwrotnie, Polska zobowiązuje się udzielić danemu państwu wszystkich zniżek przyznanych jakiemukolwiek państwu.

umowy o wymianie bezgotówkowej, tzw. clearing, czyli kompensacja rozrachunkowa.

Wymianę bezgotówkową Polska prowadziła z Rumunią, Bułgarią, Turcją, Węgrami, Jugosławią, Włochami, Niemcami i Łotwą; sporadycznie transakcje clearingowe dokonywane były z państwami zamorskimi.

Rozrachunek powyższy polega na tym, że importerzy towarów z danego kraju nie przekazują należności za te towary swym dostawcom, lecz deponują je w Polsce na koncie rozrachunkowym obrotów z danym krajem. Z konta tego pokrywa się należność eksporterów towarów polskich do danego kraju. Analogiczne konta istnieją w kraju, z którym wymiana ma miejsce na zasadach rozrachunku; sumy te muszą się mniej więcej równoważyć, gdyż niedopuszczalny jest przelew większych sum gotówki; nie można również dopuszczać do powstania poważniejszych długów, które później trudno uregulować.

W 1934 r. została zakończona dziewięcioletnia wojna celna z Niemcami i zawarty układ prowizoryczny. Układ ten na skutek surowych ograniczeń dewizowych, stosowanych przez Niemcy, dał Polsce bardzo małe korzyści realne.

Stosunki handlowe polsko-radzieckie normowane były krótkoterminowymi umowami, polegającymi ze strony radzieckiej na zobowiązaniu do efektywnych zakupów w Polsce, ze strony zaś polskiej na kontyngentach i konkretnych ulgach celnych.

Umowy handlowe obejmują oprócz spraw celnych prawa cudzoziemców w danych krajach i sprawy komunikacyjne; poza tym zawierają szereg umów dodatkowych, tak np. do umowy Polski z Francją dołączona była umowa emigracyjna, do umów z Austrią i Czechosłowacją umowy weterynaryjne; do traktatów z Wielką Brytanią, Holandią i innymi państwami zostały dołączone traktaty nawigacyjne; poza tym do umów handlowych dołączone są umowy pocztowe, telegraficzne i telefoniczne.

Druga wojna światowa zupełnie zmieniła sytuację w wymianie międzynarodowej i w stosunkach walutowych, toteż Polska bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych przystąpiła do uregulowania handlu zagranicznego za pomocą umów handlowych, zawartych ze swoimi najważniejszymi kontrahentami.

Pierwszą umową handlową Polski był tymczasowy układ ze Związkiem Radzieckim, zawarty w 1945 r.

Układ ten zapewnił Polsce dostawę najbardziej potrzebnych artykułów: maszyn, surowców i artykułów spożywczych, w zamian za eksportowany do Z.S.R.R. węgiel i tkaniny. W 1946 r. Polska zawarła drugą umowę z Z.S.R.R. Lista towarów objętych tą umową uległa znacznemu rozszerzeniu. Wartość towarów importowanych do Polski z Z.S.R.R. została zbilansowana analogiczną sumą polskiego eksportu (regulowanie należności za pomocą rozrachunków między Narodowym Bankiem Polskim a Gosbankiem).

Umowa polsko-radziecka ponownie została odnowiona w 1947 r. (4. VIII.) i jednocześnie obie strony postanowiły, iż wkrótce rozpoczną pertraktacje w sprawie zawarcia umowy o wzajemnych dostawach towarów na dłuższy okres czasu.

Drugim z kolei państwem, z którym Polska zawarła umowę handlową już w 1945 r., była Szwecja. Umowa ze Szwecją nie ma charakteru clearingu ani kompensaty. Szwecja udzieliła Polsce kredytu, który jest uruchamiany w pewnej proporcji do dokonanego przez Polskę eksportu, tzn. wywożąc węgiel, Polska otrzymuje za niego równowartość i może ponadto korzystać z kredytu towarowego.

Dodatkowo Polska zawarła umowę licencyjną ze Szwedzkim koncernem Erickson sp. akc., gwarantującą uzyskanie wszelkich zdobyczy nowoczesnej techniki w dziedzinie konstrukcji urządzeń dla bezpieczeństwa pociągów.

Duże znaczenie ma dla Polski umowa ze Szwajcarią (zawarta w 1946 r.). Na podstawie tego układu, rząd szwajcarski przyjął gwarancję za zakupy i zamówienia polskie do wysokości 40 mil. franków szwajcarskich. Był

to awans na poczet dostawy 1 mil. ton węgla z terminem 1. VIII. 1946 r. Po wykonaniu połowy tej dostawy Polska otrzymała dalszy awans 20 mil. franków szw. Za zagwarantowaną przez rząd szwajcarski sumę awansu Polska uzyskała prawo do nabywania w Szwajcarii artykułów przemysłowych, maszyn, aparatów itp.

Niezależnie od transakcji węglowej ustalono listy towarów, które oba kraje mają wymieniać, przyjmując dostawę każdej ze stron w okresie rocznym za 25 mil. fr. szw. Polska dostała zaliczkę gotówkową — 5 mil. fr. szw. Wszelkie transakcje, z wyjątkiem dopuszczalnych kompensat prywatnych, przeprowadzane będą w drodze clearingu.

W 1947 r. rozpoczęte zostały nowe rokowania handlowe pomiędzy Polską a Szwajcarią, które mają doprowadzić do uregulowania na czas dłuższy wymiany pomiędzy tymi obydwoma krajami.

W latach 1946 i 1947 Polska zawarła szereg nowych umów handlowych z Norwegią, Finlandią, Danią, Belgią, Austrią, Węgrami, Czechosłowacją, Rumunią, Jugosławią, Bułgarią i po najdłuższych rokowaniach z W. Brytanią. W opracowaniu są umowy handlowe z Holandią, Stanami Zjednoczonymi oraz z innymi krajami.

Najbardziej wszechstronną umową Polski jest polsko-czechosłowackie porozumienie gospodarcze, zawarte w 1947 r. Składa się nań szereg układów, protokołów i porozumień. Celem tej umowy jest maksymalny rozwój wzajemnej wymiany dóbr i świadczeń, możliwie największe wykorzystanie dwustronne możliwości komunikacyjnych, nawiązanie ścisłej współpracy między gospodarczymi i technicznymi organizacjami oraz instytucjami naukowymi, a w końcu wzajemne udostępnienie dorobku kulturalnego jednego państwa drugiemu państwu. Konwencja obejmuje 14 układów, umów i porozumień, z których najważniejszymi są: traktat han-

dłowy i nawigacyjny, układ tranzytowy i układ o współpracy naukowo-technicznej.

Układ o obrocie towarowym zawarto na lat 5 z tym, że co roku będą ustalane szczegółowe plany wymiany towarowej.

Powołana została do życia Rada Współpracy Gospodarczej Polsko-Czechosłowackiej, której zadaniem będzie koordynacja poczynań poszczególnych organów, powołanych do wprowadzenia w życie całego zespołu wymienionych powyżej umów.

Umowa polsko-angielska napotykała na liczne trudności z powodu niezlikwidowanych spraw wzajemnych pretensji finansowych. Wreszcie w czerwcu 1947 r. został ratyfikowany układ finansowy pomiędzy Polską a W. Brytanią, na mocy którego Polska, po zaspokojeniu tych żądań brytyjskich, które uznała za słuszne, otrzymuje resztę swego złota zdeponowanego w W. Brytanii w 1939 r.

Umowa handlowa polsko-brytyjska otwiera Polsce na rynku brytyjskim duże możliwości zakupów i stwarza dla nich poważny kredyt. Przewidziany na okres trzyletni eksport towarów polskich do W. Brytanii wynosi 5 milionów funtów w pierwszym roku, 8 milionów w drugim i 10 milionów w trzecim, łącznie 23 miliony funtów szterlingów. Natomiast zakupy surowcowe są preliminowane w okresie trzyletnim na 20 milionów funtów szterlingów, a inwestycyjne na sumę 15 milionów funtów szterlingów, łącznie 35 milionów funtów szterlingów. Dodatkową dotacją ze strony brytyjskiej jest przyznanie Polsce materiału demobilowego na kwotę 4,5 miliona funtów szterlingów i dostarczenie wełny wartości 1,5 miliona funtów szterlingów.

Różnica około 12 milionów funtów szterlingów między preliminowanym trzyletnim przywozem a wywozem pol-

więzały z Polską stosunki handlowe państwa skandynawskie: Szwecja, Norwegia i Dania.

W 1946 r. wachlarz geograficzny naszego handlu zagranicznego poważnie się rozszerza. Związek Radziecki w dalszym ciągu odgrywa dominującą rolę w polskiej wymianie zagranicznej, ale udział jego spada do 70% po stronie importu i 50% po stronie eksportu. Poważnie wzrasta udział krajów skandynawskich i odzyskujemy szereg dawnych rynków zakupu i zbytu w krajach zachodnio-europejskich, jak: W. Brytanii, Belgii, Holandii, Francji, oraz środkowo-europejskich: w Szwajcarii, Austrii, Czechosłowacji, Węgrzech i Niemczech.

Eksport nasz wraca również na rynki bałkańskie i wschodnio - europejskie, do Jugosławii i Rumunii, a w 1947 r. do Bułgarii.

Najtrudniej układają się stosunki handlowe Polski z krajami amerykańskimi o wysokiej walucie; również nie powrócił dotychczas handel polski na rynki afrykańskie i azjatyckie, aczkolwiek w 1947 r. zrobiono już w tym kierunku pierwsze kroki. W 1947 r. wymiana zagraniczna Polski powiększa szeregi swoich kontrahentów, odgrywając coraz większą rolę na rynkach europejskich. Wracamy powoli na rynki przedwojenne, ale w słabszym nasileniu. Głęboka przemiana strukturalna zagranicznego handlu polskiego polega na zwróceniu głównej uwagi na wschód, do olbrzymich obszarów Związku Radzieckiego, jego niewyczerpanych możliwości surowcowych i ogromnej chłonności konsumpcyjnej. Ziemie polskie wracają do swego naturalnego rynku ekspansji handlowej, na który eksport nasz kierował się w ciągu całego wieku XIX i początków XX, dopóki wojna i przemiany polityczne nie stworzyły sztucznej zapory dla tej wymiany. Obecnie przeszkody te zostały usunięte i handel polski powrócił na swoje dawne rynki, zyskując na nich stanowisko uprzywilejowane dzięki umowom handlowym polsko-radziec-

kim. Udział poszczególnych krajów w obrotach handlowych Polski ilustruje poniższe zestawienie:

Handel Polski z poszczególnymi krajami*)

Kraje	P r z y w ó z				W y w ó z			
	1 9 4 5		1 9 4 6		1 9 4 5		1 9 4 6	
	w tys. dolar.	%	w tys. dolar.	%	w tys. dolar.	%	w tys. dolar.	%
Ogółem ..	34.007	100,0	139.628	100,0	37.760	100,0	132.834	100,0
Anglia	—	—	659	0,6	—	—	2.399	1,8
Argentyna ...	—	—	—	—	—	—	224	0,2
Austria	—	—	449	0,3	—	—	1.188	0,9
Belgia	—	—	147	0,1	—	—	27	0,0
Bułgaria	—	—	—	—	—	—	430	0,3
Czechosłowacja	—	—	2.293	1,6	—	—	4.083	3,1
Dania	891	2,6	3.441	2,5	114	0,3	7.416	5,6
Egipt	—	—	—	—	—	—	12	0,0
Francja	—	—	—	—	—	—	6.267	4,7
Finlandia	—	—	—	—	—	—	742	0,6
Holandia	—	—	144	0,1	—	—	71	0,1
Jugosławia ...	—	—	1.217	0,9	56	0,2	1.253	0,9
Niemcy	—	—	7.358	5,3	—	—	7.699	5,8
Norwegia	222	0,7	924	0,7	56	0,2	2.982	2,2
Palestyna	—	—	—	—	—	—	5	0,0
Rumunia	—	—	540	0,4	—	—	955	0,7
St. Zjedn. Am. Północnej ...	—	—	1.565	1,1	—	—	403	0,3
Szwajcaria ...	—	—	1.018	0,7	—	—	4.034	3,0
Szwecja	2.061	6,1	20.275	14,5	1.969	5,2	24.417	18,4
Węgry	11	0,0	1.169	0,8	197	0,5	1.821	1,4
Włochy	—	—	—	—	—	—	112	0,1
Z. S. R. R.	30.822	90,6	98.229	70,4	35.293	93,4	65.599	49,4
Zaopatrywanie obcych statków morskich ...	—	—	—	—	75	0,2	695	0,5

*) Dane z lat 1945 i 1946 obejmują wyłącznie obroty handlowe dokonane w ramach państwowych umów handlowych i transakcji

Związek Radziecki dostarcza Polsce paliw płynnych, rud żelaza i innych metali, surowców włókienniczych, zbóż, tytoniu, maszyn i aparatów. W eksporcie polskim do Związku Radzieckiego główną rolę odgrywa węgiel, tkaniny, gotowe szyte wyroby bawełniane, wytwory hutnicze, chemikalia, szkło i cement, a z artykułów spożywczych — cukier. Eksport węgla do Związku Radzieckiego stopniowo będzie się kurczył w miarę odbudowy i rozbudowy kopalnictwa węglowego Z.S.R.R., który posiada olbrzymie zasoby węgla. Natomiast chłonny rynek rosyjski może być stałym odbiorcą polskich wyrobów przemysłowych. W imporcie radzieckim z czasem przestaną figurować zboża, ale stale Polska będzie potrzebowała radzieckich rud, paliw płynnych i innych surowców.

Szwecja jest bardzo korzystnym rynkiem zbytu dla polskiego węgla, poza tym sprowadza wyroby hutnicze, cement, sodę, cukierki i inne wyroby. Dostarcza Polsce głównie surowców: rudy żelaznej i celulozy. Poza tym: maszyny, aparaty i sprzęt elektrotechniczny, narzędzia i instrumenty precyzyjne, naukowe i optyczne, maszyny do pisania, rasowe bydło i konie, a z artykułów spożywczych — ryby.

Norwegia sprowadza z Polski głównie węgiel, poza tym rury, maszyny i narzędzia, dając w zamian przede wszystkim ryby, konie, nawozy sztuczne i lekarstwa.

Finlandia w zamian za węgiel i koks, biel cynkową i sól dostarcza Polsce: drzewo, celulozę, domki fińskie,

pozaumownych. Transporty UNRRA, dary nadchodzące z zagranicy, zakupy z demobilu amerykańskiego, reparacje itp. nie są objęte niniejszym zestawieniem. Wartość w dolarach obliczona na podstawie cen ustalanych w rozrachunku między Polską, a danym krajem.

urządzenia laboratoryjne, konie i sprzęt elektrotechniczny.

Dania — prócz węgla, jako podstawowego artykułu naszego eksportu — sprowadza z Polski materiały hutnicze, wyroby żelazne i żeliwne, produkty chemiczne, fajanse i szkła, materiały budowlane i inne. W imporcie największą rolę odgrywa żywność, bydło, konie; poważnie reprezentowany jest import przemysłowy, na który składają się maszyny do fabrykacji obuwia, dla przemysłu cementowego, transportery dla przemysłu węglowego i narzędzia pneumatyczne. Podkreślić należy, iż w nowej umowie trzecia część importu przeznaczona jest dla przemysłu i rozbudowy portów.

W. Brytania. Eksport polski do W. Brytanii obejmuje przeważnie artykuły rolnicze, jak drób, cukier, jaja, bekony i masło, a dalej węgiel, cynk i meble, porcelanę, a w mniejszych ilościach inne wytwory przemysłowe. Import z Wielkiej Brytanii ma charakter inwestycyjny, obejmuje maszyny i części zapasowe maszyn, sprzęt inwestycyjny, urządzenia techniczne do kopalń, portów i zakładów przemysłowych oraz chemikalia i cenne surowce, jak wełna.

Wybitnie korzystnie przedstawia się wymiana Polski z Belgią, której za różnorodny import niezbędnych dla polskiego przemysłu półfabrykatów i fabrykatów, jak chemikaliów, narzędzi i aparatury, sprzętu i maszyn, płacimy przede wszystkim wytworami naszego przemysłu, a nie surowcami, a więc produktami i półfabrykatami chemicznymi, tkaninami i konfekcją, papierem, porcelaną, szkłem i innymi wyrobami; mniejszą już rolę odgrywają nasiona i produkty surowe. Cechą charakterystyczną tej wymiany jest również to, że nie eksportujemy do Belgii węgla.

Francja w zamian za dostawy węgla importuje do Polski znaczne ilości urządzeń elektrycznych i mechanicznych do odbudowy polskich central energii wodnej i ciepłej oraz do budowy linii elektrycznych wysokiego napięcia (Śląsk-Łódź-Warszawa) oraz samochody.

Szwajcaria dostarcza Polsce wielu dóbr inwestycyjnych, jak aparaty, samochody, maszyny, narzędzia i zegarki, następnie chemikalia, aluminium i inne. Polska płaci za nie przede wszystkim węglem, wyrobami hutniczymi, sztucznym jedwabiem i w niewielkiej ilości artykułami spożywczymi, głównie jajami.

Najważniejsze dostawy towarowe austriackie to maszyny i techniczne artykuły instalacyjne dla polskich kopalń węgla, hut żelaznych, cegielń, fabryk ceramicznych oraz innych gałęzi przemysłu. Polska za nie płaci głównie węglem, a w drobnych ilościach rybami morskimi i nasionami.

Wymiana z radziecką strefą okupacyjną Niemiec obejmuje ze strony polskiej głównie dostawy węgla, koksu i przetworów pochodnych, ze strony niemieckiej sól potasową, złom żelazny, bunę (sztuczny kauczuk), benzynę syntetyczną i maszyny dziewiarskie.

Dla odbudowy Polski poważne znaczenie ma import z Czechosłowacji, który obejmuje wyposażenie techniczne zniszczonych fabryk, chemikalia i lekarstwa oraz surowce, jak celulozę, kaolin i inne, poza tym zboża siewne i sadzeniaki. Polska dostarcza Czechosłowacji przede wszystkim węglem, prądu elektrycznego (Wałbrzych), cynku, soli, skalenia i kamienia gipsowego, materiałów włókienniczych i innych wyrobów.

Węgry dostarczają wiele maszyn i surowców dla naszego przemysłu, nasion, wina, owoców i skór futrzanych owczych w zamian za węgiel, ryby morskie materiały ogniotrwałe, cynk i inne.

Wymiana towarowa z Rumunią obejmuje po stronie polskiego importu: produkty naftowe, drzewo, skóry, nasiona oleiste i rudy metali, po stronie eksportu: węgiel, artykuły żelazne oraz drobne artykuły przemysłowe.

W obrotach handlowych z Jugosławią i Bułgarią jest cechą charakterystyczną, że wywóz polski nie obejmuje węgla; składają się nań głównie wyroby włókiennicze, hutnicze i chemikalia, w zamian za co otrzymuje Polska rudy, garbniki, tytoń, chmiel, skóry i inne surowce.

Z krajów pozaeuropejskich Polska dotychczas posiada wymianę handlową tylko ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki, Argentyną, Palestyną i Egiptem: obroty z trzema ostatnimi krajami są znikome.

Stany Zjednoczone w przyszłości mogą odegrać wielką rolę jako importer środków inwestycyjnych i surowców, uzależnione jest to jednak od udzielenia Polsce przez Stany Zjednoczone poważniejszych kredytów. Dotychczas Polska w ramach przyznanego jej kredytu zakupiła poważne partie towarów z demobilu amerykańskiego, jak: parowozy najnowszego typu, nieznanego dotychczas w Europie, obrabiarki, samochody i przyczepy; poza tym sprzęt pływający, jak barki i holowniki, statki, cysterny, maszyny, dźwigi i inne urządzenia inwestycyjne.

Z surowców i artykułów konsumcyjnych Stany Zjednoczone dostarczyły głównie bawełny, zbóż i nasion.

Eksport Polski do Stanów Zjednoczonych jest znikomy, obejmuje porcelanę, fajans, cynk i inne drobne artykuły.

W imporcie do Polski wielką rolę odegrały dostawy U. N. R. R. A., które w 1945 r. wyniosły 296 tys. ton, w 1946 r. — 1.463 tys. ton. Składały się na te dostawy żywność, odzież, surowce, maszyny, aparaty oraz środki komunikacji.

Budżet U. N. R. A. na dostawy dla Polski wynosił 481.260.000 dol., z czego nadeszło do kwietnia 1947 r. towarów na sumę 475.564.000 dol. Dostawy te obejmowały:

żywność	201,6 milionów dol.		
odzież i mat. tekst.	82,0	„	„
medyk. i urządzenia			
medyczne	20,0	„	„
zboża i inwentarz żywy	75,0	„	„
maszyny dla przemysłu	94,0	„	„

W kwietniu 1947 r. w portach amerykańskich załadowano dla Polski towarów o wartości 25 milionów dol.

Pomoc U. N. R. R. A. dla Polski realizowana była do pierwszych miesięcy 1948 r. Główna Komisja U. N. R. R. A. w Waszyngtonie przyznała na dostawy dla Polski dodatkowo 1.800.000 dol., które przeznaczono na zakup maszyn niezbędnych dla polskiego przemysłu.

BILANS HANDLOWY POLSKI

W kraju tak bardzo zniszczonym jak Polska bilans handlowy musi być pasywny w ciągu pierwszego okresu odbudowy. Polska potrzebuje dużej ilości środków inwestycyjnych, dzięki czemu wzrośnie wydajność pracy człowieka. Przejściowo potrzebuje również środków spożywczych, które z czasem sama będzie mogła eksportować. Stale będzie potrzebować znacznej ilości surowców przemysłowych, przy czym potrzeby w tym zakresie będą wzrastać w miarę rozbudowy przemysłu.

Ujemne saldo polskiego bilansu handlowego jest dotychczas korzystnym objawem gospodarczym, gdyż wynika przede wszystkim z bardzo poważnego importu inwestycyjnego, a nie konsumcyjnego. Import surowców i wszelkiego rodzaju artykułów konsumcyjnych w drugim półroczu 1946 r. i pierwszym 1947 r. był już pokryty ekspor-

tem towarów polskich. Pokrycia w pożyczkach towarowych zagranicznych potrzebował tylko import inwestycyjny, który rokuje możliwości ich spłaty wzmoczoną produkcją.

Korzystne umowy handlowe zawarte przez Polskę przyczynią się do wzrostu kredytowanego przez zagranicę importu inwestycyjnego, który zastąpi kończące się dostawy U. N. R. R. A. Bardzo dodatnim objawem gospodarczym jest stały wzrost polskich obrotów zagranicznych, które już w 1946 r. przekroczyły poziom przedwojenny. Rozmiary obrotów towarowych Polski z zagranicą muszą być duże i stanowić większy niż przed wojną procent produkcji i obrotu zagranicznego, jeśli chcemy podnieść dobrobyt kraju. Struktura gospodarcza Polski, jej wielkie braki surowcowe i przerosty możliwości produkcyjnych przemysłu, położenie geograficzne Polski, predestynujące ją do roli pośrednika handlu międzynarodowego siłą rzeczy narzucają ten kierunek naszej polityce gospodarczej; historia uczy, iż tylko państwa o dużej wymianie osiągały szybko dobrobyt.

Obroty zagraniczne Polski w pierwszym okresie wymiany ilustruje poniższe zestawienie.*)

	Import		Eksport		Saldo	
	r. 1945	I półr. 1946	r. 1945	I półr. 1946	r. 1945	I półr. 1946
w milionach dolarów						
Artykuły konsumcyjne ..	71.0	156.0	3.9	7.1	-67.1	-148.9
Artykuły inwestycyjne ..	15.5	33.0	0.5	1.1	-15.0	- 31.9
Surowce, leki i inne ...	40.3	80.0	36.5	37.1	- 3.8	- 42.9
O g ó ł e m ...	126.8	269.0	40.9	45.3	-85.9	-223.7
w tym UNRRA ..	91.0	214.0	—	—	—	—

*) Według W. Jastrzębowskiego — „Handel Zagraniczny Polski“ Życie Gospodarcze 17/46 str. 610.

Duży wzrost rozmiarów obrotów zagranicznych Polski w pierwszych dwóch latach powojennych przypisać należy dostawom UNRRA, które w tym okresie stanowiły ok. $\frac{3}{4}$ importu do Polski. Import UNRRA zastąpił niezbędny w tym okresie import kredytowy krajów obfitujących w surowce i środki inwestycyjne. Import UNRRA musi być zastąpiony obecnie uzyskanymi kredytami: amerykańskim, radzieckim, szwedzkim, angielskim i duńskim, a poza tym świadczeniami reparacyjnymi. W przyszłości duży dopływ dewiz mogą zapewnić Polsce przekazy emigrantów.

W Narodowym Planie Gospodarczym preliminuje się na lata 1947—1949 import w wysokości 1950 milionów dol.; eksport za 1.183 milionów dol. Saldo ujemne w wysokości 767 milionów dol. ma być pokryte przez przyływ kapitału z zagranicy, reparacje, dostawy UNRRA, przez kredyty zagraniczne i przekazy emigrantów. Wysokie cyfry preliminowanego importu znajdują uzasadnienie w planowanym rozwoju produkcji przemysłowej, a więc w zwiększonym imporcie maszyn i urządzeń, paliw płynnych oraz surowców. Jednocześnie musimy myśleć o wzroście eksportu, gdyż kredytowy import i kredytowy dopływ dewiz nie mogą trwać stale, muszą być zastąpione dopływem dewiz i towarów w zamian za polskie towary. Wartość tych ostatnich musi z czasem przewyższyć import, aby spłacić zadłużenie zagranicą.

W tym celu Polska musi intensywnie powiększać swoją produkcję, rozszerzać rynki zbytu i doskonalić swój aparat handlowy, przede wszystkim szkoląc i przygotowując odpowiedni personel.

Dotychczasowe wyniki polskiej wymiany zagranicznej pozwalają rokować jak najlepsze nadzieje. Obroty polskie i udział w wymianie międzynarodowej stale wzrastają; rozszerza się wachlarz geograficzny polskich odbiorców

i dostawców, a jednocześnie import polski i eksport coraz bardziej się różniczkują i specjalizują.

Dotychczas głównym artykułem polskiego wywozu jest węgiel, który w latach 1945—1946 r. stanowił ponad 60% ogólnego eksportu, ale obok węgla w 1946 r. wywozimy coraz więcej artykułów przemysłowych i półfabrykatów, hutniczych, włókienniczych, ceramicznych, chemicznych i innych. Od 1947 r. powiększają ilość eksportowanych towarów niektóre artykuły spożywcze, przede wszystkim cukier, cukierki i jaja.

W imporcie stale dominują środki inwestycyjne i surowce, a udział ich wzrasta kosztem zmniejszającego się importu środków spożywczych.

Główne artykuły importu i eksportu polskiego w ramach wykonania państwowych umów handlowych i transakcji pozaumownych wynoszą:

W milionach złotych obiegowych

Import			Eksport		
	1945	1946		1945	1946
Zboża i strączkowe *) .	—	3.097	Węgiel	1.155	8.310
Bawełna, wełna, len .	358	1.558	Tkaniny bawełniane .	238	1.054
Produkty naftowe . . .	218	1.480	Żelazo, stal, surówka		
Przetwory chemiczne			i wyroby z nich . .	189	671
i farmaceutyczne . .	39	665	Cukier	—	604
Kauczuk	21	309	Cement	36	495
Tytoń	254	429	Tkaniny lniane	—	401
Ruda żelazna	58	521	Cynk i blacha cynk. .	51	396
Maszyny i aparaty . .	13	305	Prąd elektryczny . . .	—	355
Ryby	43	283	Szyte wyroby bawełn.	136	233
Metale kolorowe . . .	64	118	Wyroby dziane	25	183
Samoloty	30	102	Szkło i wyroby szklane	0	168

*) W 1945 r. artykułów tych dostarczała UNRRA.

Rozdział VI

BILANS PŁATNICZY

Stosunki gospodarcze państw nie ograniczają się jedynie do wymiany towarowej; ogromną rolę odgrywa poza tym wymiana finansowo-kredytowa, wymiana usług w zakresie komunikacji i pośrednictwa handlowego, wreszcie ruch podróźnych. Wszystkie pozycje tej wymiany składają się na bilans płatniczy. Główne pozycje po stronie przychodu polskiego bilansu płatniczego będą stanowić pieniądze za wywiezione towary, pożyczki zaciągnięte za granicą, oszczędności emigrantów przysyłane rodzinom pozostałym w kraju lub ulokowane w polskich bankach, dochody z tranzytu kolejowego, a wreszcie sprzedaż walorów polskich.

Po stronie rozchodu głównymi pozycjami będą pieniądze zapłacone za przywiezione towary, spłata pożyczek, koszty utrzymania służby dyplomatycznej i konsularnej, pożyczki udzielone zagranicą (głównie kredyty towarowe), koszty pośrednictwa zagranicznego przy wywozie polskich towarów, wydatki podróźnych z Polski, procenty od dłuż-

gów zagranicznych, wypłacone prowizje, dywidendy i tantiemy, wydatki na tranzyt kolejowy.

Strona przychodów w bilansie płatniczym musi równać się jako całość stronie rozchodów: każda zmiana pozycji bilansu płatniczego, wywołująca wzrost zadłużenia, musi znaleźć odpowiednik we wzroście przychodu. Jeżeli np. po stronie rozchodu wzrośnie pozycja przywozu towarów, po stronie przychodu musi wzrosnąć pozycja wywozu towarów, albo pozycja wpływów za sprzedany majątek narodowy czy za wywiezione metale szlachetne, czy też pozycja usług (turyści, tranzyt kolejowy, frachty morskie), a wreszcie pozycja zaciągniętych pożyczek zagranicznych, gdyż tymi sposobami państwo reguluje import towarów. W bilansie płatniczym Polski w latach dużego przywozu towarów wzrostowi tej pozycji po stronie rozchodu odpowiadał, po stronie przychodu, wzrost zaciągniętych pożyczek i udzielonych przez zagranicę kredytów oraz wzrost sprzedaży papierów wartościowych. Ta ostatnia pozycja wzrastała w znacznie mniejszym stopniu, gdyż większość towarowych transakcji regulowana jest w drodze kredytowej; udzielenie kredytów jest nawet bardzo często warunkiem dokonania zakupów.

Saldo bilansu płatniczego, dodatnie lub ujemne, może powstać jedynie wskutek błędnego szacunku poszczególnych pozycji lub wskutek nie uwzględnienia wszystkich obrotów. Natomiast salda poszczególnych pozycji mogą być dodatnie lub ujemne.

Polska w ciągu ostatnich dziesięciu lat przed wojną sprowadziła towarów znacznie więcej niż wywoziła. Nie mając własnych kapitałów musiała je sprowadzać z zagranicy na kredyt, płacąc za nie odsetki lub dywidendy; dość poważne sumy wydaliśmy też na turystykę. Wydatki te Polska, zaopatrzona obficie w ręce robocze, pokrywała przekazami emigrantów i zarobkami kolei, wykorzystując swe położenie geograficzne; ale ponieważ przychody te

nie wystarczały na pokrycie rozchodów, wyprzedawaliśmy majątek narodowy i zaciągaliśmy dalsze pożyczki zagranicą.

Wyprzedaż majątku narodowego jest objawem niezaprzeczenie ujemnym, natomiast kredyty zagraniczne mają wiele dobrych stron. Polska chcąc się podnieść gospodarczo może się zadłużyć przejściowo, ale nie może się zadłużać do nieskończoności, musi więc dążyć do tego, aby nasz bilans wymiany towarów i usług stał się czynny.

Uaktywnić saldo wymiany możemy używając pożyczki zagraniczne w sposób jak najbardziej produkcyjny, tak aby z czasem wzrost produkcji krajowej powstrzymał zbędny przywóz i zwiększył wywóz; tą drogą uzyskane nadwyżki pozwolą spłacić zaciągnięte pożyczki i zdobyć kapitał krajowy. W taki sposób Stany Zjednoczone i Belgia od ujemnego bilansu płatniczego przed pierwszą wojną światową przeszły do czynnego w dwudziestolecie międzywojennym; tę samą ewolucję obserwujemy w Czechosłowacji, która z dłużnika zagranicy przekształciła się w wierzyciela.

Musimy również dążyć do zwiększenia aktywnego salda bilansu usług. Udoskonalenie naszej sieci komunikacyjnej wpłynie na zwiększenie dochodów z tranzytu, rozwój polskiej floty handlowej zwolni nas od opłat za frachty morskie, a racjonalna organizacja handlu — od opłat za obce pośrednictwo przy wymianie towarów. Rozbudowa miejscowości kuracyjnych w Polsce i propaganda ich w kraju i zagranicą zmniejszy deficyt turystyki.

Wzrost produkcji krajowej i towarzyszący mu wzrost dobrobytu pozwolą społeczeństwu stworzyć własne kapitały, którymi będzie finansować przyszłe inwestycje. Na razie kredyty zagraniczne mogą przyspieszyć tempo odbudowy. Sytuacja Polski jest obecnie znacznie jednak lepsza od tej, w jakiej znajdowała się ona po pierwszej wojnie światowej, kiedy kapitał zagraniczny mógł nam dykto-

wać warunki, bo bez jego pomocy nie można było podjąć odbudowy. Współczesna Polska zaciąga tylko takie kredyty zagraniczne, które uzna za korzystne, jako przyspieszające jej odbudowę; nie potrzebujemy natomiast przyjmować kredytów, które połączone byłyby z wyzyskiem bogactw krajowych i społeczeństwa przez obcy kapitał.

Nie tylko Polska potrzebuje wielu niezbędnych dostaw z zagranicy, ale i zagranica nie może się w najbliższych latach obejść bez importu polskiego węgla i wytworów hutniczych. Stwarza to równorzędność pozycji przy zawieraniu układów handlowych oraz kredytowych i pozwala wyeliminować wszelkie roszczenia natury politycznej.

ZAKOŃCZENIE

Analiza warunków gospodarczych Polski wykazuje, że choć ziemia nasza nie należy do krajów, specjalnie obdarzonych przez naturę, daje nam jednak warsztat, który przy wyteżonej pracy może zapewnić dobrobyt jej mieszkańcom i pozwolić na zajęcie poważnego stanowiska w wielkiej rodzinie narodów.

Nie tylko Polska potrzebuje wielu niezbędnych dostaw jak Węgry lub Chiny, gdyż mamy na ogół gleby średnie; nie posiadamy wielkich bogactw kopalnianych, jak Stany Zjednoczone lub Związek Radziecki. Polska jest raczej biedna w zasoby minerałów, z wyjątkiem węgla; jednak gleby nasze i klimat, przy racjonalnie prowadzonej gospodarce, pozwalają na otrzymanie środków spożywczych i surowców przemysłowych w ilościach wystarczających nie tylko na potrzeby spożycia krajowego, ale pozwalających na osiągnięcie nadwyżek na wywóz. Górnictwo w znacznej mierze może zaspokoić potrzeby kraju, a w nie-

których gałęziach dać nadmiar. Również przemysł, opierając się na warunkach naturalnych, może zaspokoić potrzeby kraju, a w pewnych gałęziach wykazać ekspansję eksportową.

Ta przewaga wytwórczości nad spożyciem, którą możemy osiągnąć, pozwoli nie tylko pokryć przywóz tych produktów, których u nas wytwarzać nie można ze względów klimatycznych lub produkować nie opłaca się ze względów gospodarczych, ale zapewni stałe nadwyżki bilansu handlowego, które w przyszłości mogą uczynić Polskę krajem bogatym.

Powojenna sytuacja gospodarcza Polski jest bardzo ciężka. Przyczyny tego stanu rzeczy omawialiśmy szczegółowo, analizując stan produkcji polskiej. Można je streścić w trzech punktach:

1. Wiek dziewiętnasty, okres olbrzymiego postępu kultury materialnej, kiedy państwa zachodnio-europejskie i Stany Zjednoczone budowały swój wielki przemysł, zastał Polskę związaną z obcymi organizmami państwowymi, upośledzoną przez nie gospodarczo i kulturalnie.

2. Okres dwudziestolecia międzywojennego był za krótki i niedostatecznie wykorzystany, aby nadrobić zacofanie gospodarcze Polski w czasie niewoli i straty spowodowane pierwszą wojną światową.

3. Druga wojna światowa przyniosła Polsce tak wielkie zniszczenie ludnościowe i materialne, że trzeba dłuższego okresu czasu na zaleczenie tych ran.

Po pierwszej wojnie światowej Polska przeżywała ciężki kryzys gospodarczy w ciągu długich lat. Dopiero stabilizacja waluty w 1924 r., tj. po upływie sześciu lat od chwili wypędzenia Niemców zapoczątkowała okres odprężenia gospodarczego. Względny dobrobyt następuje w Polsce w latach trzydziestych, na kilka lat przed wybuchem drugiej wojny światowej. Najbardziej ujemną stroną

tego okresu pseudo-prosperity ostatnich lat przedwojennych był jednak fakt, że poprawa dotyczyła tylko miast. Największa część ludności polskiej, milionowe rzesze rolników, cierpiały taką nędzę, że chleb żytni był dla nich zbyt ciężki; podstawą wyżywienia wsi polskiej, jak wiemy, były ziemniaki.

Polska powojenna podjęła zadanie nie tylko wszechstronnej odbudowy i rozbudowy życia gospodarczego, ale i jego zasadniczej przebudowy strukturalnej.

Poza przedstawieniem rozwoju i rozmieszczenia różnych zjawisk życia gospodarczego, badaniem jego genezy, dynamiki i możliwości rozwojowych poszczególnych dziedzin wytwórczości krajowej, niniejszy szkic geografii ekonomicznej Polski ma na celu zwrócenie uwagi na metamorfozę, jaką kraj nasz przeżywa w latach ostatnich pod wpływem demokratyzacji życia społecznego. Pragnie on również zobrazować te głębokie zmiany, jakie obecnie zachodzą w strukturze gospodarczej.

Najdonioślejszą zmianą, jaka nastąpiła w strukturze gospodarczej Polski jest unarodowienie produkcji. Majątek Polski przed wojną był tylko z imienia polski. Olbrzymia jego część znajdowała się w rękach obcych. Kopalnie, fabryki, wielkie przedsiębiorstwa handlowe, bankowe, majątek miast, jak elektrownie, gazownie, nieruchomości itd., należały przeważnie do obcego kapitału. Jedynie w produkcji wiejskiej przeważał kapitał polski, aczkolwiek i tutaj stan posiadania obcego kapitału był bardzo poważny. Dywidendy i obfite tantiemy płynące rocznie z Polski za granicę w formie jawnej i ukrytej, skazywały kraj na dalsze ubóstwo, bo największą część dobrobytu rzesz pracujących zabierali obcy przedsiębiorcy. Przemysłowcy niemieccy na Śląsku, z olbrzymich dochodów wyciśniętych z tamtejszych kopalń i fabryk, robili wielkie inwestycje — ale w Niemczech. Francuscy posia-

dacze zagłębia Dąbrowskiego, lukratywnymi dywidendami przemysłu węglowego i hutniczego pomnażali bogate rezerwy kapitałowe Francji. Międzynarodowy koncern sody — „Solvay“ i szwedzki trust zapalczany, ograniczały wysokość produkcji polskiej w tych dziedzinach, pomimo jej wielkich możliwości rozwojowych, aby nie stworzyć sobie konkurencji na rynkach, które obsługiwały ich przedsiębiorstwa w innych krajach. Gdy w Polsce zamykano fabryki zapalek i redukowano robotników w fabrykach sody — w kraju panowało bezrobocie.

Upaństwowienie kopalń, fabryk, wielkich przedsiębiorstw handlowych i bankowych unarodowiło te dziedziny życia gospodarczego i podporządkowało je interesom kraju, wykluczając wpływ obcego kapitału rządzącego się własnymi, egoistycznymi celami.

Ziemia stała się w całości własnością polskiego rolnika. Własny warsztat pracy stał się dobrodziejstwem licznych rzesz wieśniaków bezrolnych, a jednocześnie powiększony został obszar dużej części gospodarstw małorolnych. Rolnik polski nie zawiodł. Polska, pomimo olbrzymiego wyniszczenia swojego rolnictwa, jest dziś lepiej zaopatrzona w żywność od całej reszty Europy, choć kraje zachodnioeuropejskie są nie tylko mniej zniszczone, ale nasyczone inwestycjami kapitałowymi i wyposażone w doskonalsze warunki i środki gospodarki. Jesteśmy lepiej zaopatrzeni w żywność nawet od Francji, mało zniszczonej, żyznej i co najważniejsze, rzadko zaludnionej, gdzie rolnictwo krajowe mogłoby obficie zaopatrzyć rynek wewnętrzny. Nie zawiodły również szerokie rzesze pracujące w innych dziedzinach produkcji. W. Brytania, posiadająca najbogatsze w Europie złoża węgla, bez porównania mniej zniszczone od Polski, przed wojną eksportująca swój węgiel, ma go obecnie za mało dla siebie. Polska zaopatruje w węgiel liczne kraje europejskie. Górnik polski nie żąda pięcio-

dniowego tygodnia pracy. Pracuje nawet w niedzielę, bo wie, że za wydobyty przez niego węgiel możemy uzyskać maszyny, które dźwigną zrujnowany przemysł. Takich przykładów można przytoczyć bardzo wiele.

Życie gospodarcze podzielone jest na trzy sektory: państwowy, spółdzielczy i prywatny. Każdy z nich ma możliwość wykazania swojej prężności i przystosowania się do aktualnych warunków egzystencji gospodarczej kraju. Skupienie w rękach państwa i jednolitego sektora spółdzielczego najważniejszych działów produkcji (poza rolną) pozwala na prowadzenie gospodarki planowej, wszechstronnie dostosowanej do potrzeb gospodarczych całego kraju.

Planowanie to może zapewnić usunięcie wielu krzywd społecznych, które istniały w naszym kraju przed wojną.

Największą krzywdą społeczną był brak pracy; człowiek chciał i mógł pracować, a musiał żyć z zapomóg. Prócz tego było to marnotrawstwo społeczne największego dobra, jakim jest praca. Planowa gospodarka ma możliwości takiego zorganizowania produkcji, aby każdy obywatel znalazł pracę.

Drugą wielką krzywdą społeczną było upośledzenie rolnika, który skutkiem niekorzystnej dla siebie rozpiętości cen wytworów przemysłowych i rolnych (nożyce cen) wynagradzany był o wiele gorzej za swoją pracę od ludności miejskiej. Kwestię rozpiętości cen również może uregulować gospodarka planowa, a także ruch spółdzielczy, wyzwalający rolnika od wyzysku drobnych pośredników handlowych, którzy przed wojną w dużym stopniu przyczyniali się do nędzy wsi polskiej.

Wreszcie w nowej Polsce ogromny nacisk położony jest na to, aby każdy mógł się uczyć. Zakłada to zrównanie startu życiowego wszystkich obywateli państwa. Pozwoli wyłowić wielkie talenty drzemiące wśród ludu polskiego,

które nie mogły się dotychczas ujawnić z powodu braku oświaty.

Spontaniczny pęd do oświaty ludności polskiej, jaki obserwujemy we wszystkich jej warstwach, pozwala wierzyć, że społeczeństwo polskie racjonalnie ustosunkuje się do potrzeb kraju i wymagań jego w obecnej, przełomowej dobie dziejów.

Przedstawiliśmy rzeczywistość gospodarczą Polski dzisiejszej. Wymowa faktów i podanych cyfr jest tak dobitna, że pozwoli wszystkim z ufnością patrzeć w przyszłość naszego kraju.

56 33

SPIS WAŻNIEJSZEJ LITERATURY

(do cz. II)

- BARCIŃSKI F. — Bogactwa naturalne Ziem Odzyskanych i ich znaczenie dla Polski, Przegląd Zachodni, Nr 1. 1947 r.
- CZEKAŃSKA M. — Z biegiem Odry, Poznań, 1946 r.
- KLENIEWICZ K. — Polska współczesna, „Czytaj“, Łódź, 1948 r.
- KOLAGO C. — Uzdrowiska w cyfrach 1946 r., Łódź, 1947 r.
- Kongres Techników Polskich. — Przegląd Techniczny. Nr kongresowy, Katowice, 1946.
- KOPEĆ H. i RYBICKI P. — Zagadnienia demograficzne Ziem Odzyskanych, Warszawa, 1947. SGGW.
- KWIATKOWSKI E. — Wczoraj, dziś i jutro na morzu, Warszawa, 1946.
- Lasy Ziem Odzyskanych. — Praca zbiorowa, Warszawa, 1948. SGGW.
- LUDWIG ST. — Derłów, Warszawa, 1946.
- Monografia Odry — Studium zbiorowe pod redakcją A. Grodka, M. Kietczewskiej-Zaleskiej i A. Zierhoffera, Poznań, 1947.
- Narodowy Plan Gospodarczy, 1946.
- Oblicze Ziem Odzyskanych — Praca zbiorowa, Wrocław, 1948. Książnica „Atlas“.
- PASSENDORFER E. — Bogactwa kopalne Ziem Odzyskanych, Toruń, 1946.
- PASSENDORFER E. — Jak powstał Bałtyk, Toruń, 1945.
- PACZKOWSKA-JEŻOWA K. — Kamień, 1946.
- PACZKOWSKA-JEŻOWA K. — Puck, 1946.
- Rocznik przemysłu polskiego — Łódź-Warszawa, 1943.
- Rocznik Statystyczny 1947. — Warszawa, G. U. S.
- Śląsk: Ziemia i Ludzie — Praca zbiorowa, Wrocław, 1948.
- Specjalizacja portów polskich — Instytut Bałtycki, 1946.

SROKOWSKI ST. — Pomorze Zachodnie, Instytut Bałtycki, 1946.
 WIEŁOPOLSKI A. — Elbląg, 1946.
 WIEŁOPOLSKI A. — Tolmicko, 1946.
 ŻŁOTNICKA M. — Frombork, 1946.

CZASOPISMA: Drogownictwo. Ekonomista. Gospodarka Planowa. Gospodarka Wodna. Metalowiec. Przegląd Chemiczny. Przegląd Górniczy. Przegląd Komunikacyjny. Przegląd Papierniczy. Przegląd Zachodni. Przemysł włókienniczy. Technika morza i wybrzeża (Gdańsk). Tygodnik Handlowy.

Nadto Związek Spółdzielni „Społem“, Związki Zawodowe poszczególnych dziedzin przemysłu, Centrale Handlowe różnych branż oraz Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie, dostarczyły nam wiele cennych wiadomości.

SPIS MAP

	Str.
Rys. 1. Bogactwa kopalne	7
„ 2. Przemysł metalowy	71
„ 3. „ naftowy i chemiczny	87
„ 4. „ włókienniczy	105
„ 5. „ papierniczy	125
„ 6. Zakłady wytwórcze „Społem“	156
„ 7. Przemysł spożywczy	162
„ 8. Polski monopol spirytusowy i jego placówki	175
„ 9. Główne szlaki drogowe	189
„ 10. Nasilenie ruchu pasażerskiego na kolejach	203
„ 11. Drogi wodne	207
„ 12. Port Gdyński	227
„ 13. „ Gdański	233
„ 14. Droga wodna do Szczecina	237
„ 15. Port Szczeciński	237
„ 16. Rozmieszczenie terytorialne spółdzielni	258
„ 17. Placówki handlowe „Społem“	262

SPIS RZECZY

	Str.
ROZDZIAŁ I. Górnictwo	5
Zarys historyczny	5
Węgiel	8
Rudy metali	18
Ropa naftowa	30
Sól kuchenna	33
Fosforyty	36
Siarka	37
Gips	38
Surowce dla przemysłu ceramicznego i szklarskiego	38
Materiały budowlane i zdobnicze	40
Wody i źródła mineralne	44
 ROZDZIAŁ II. Przemysł	50
Zarys historyczny	50
Warunki rozwoju przemysłu	54
Organizacja przemysłu	59
Przemysł hutniczy	61
„ metalowy	70
„ energetyczny i elektrotechniczny	78
„ chemiczny	86
„ włókienniczy	103
„ drzewny	112
„ papierniczy	123
„ mineralny	128
„ skórzany	146
„ spożywczy	152

5093^{2.}

WYDAWNICTWA PRAWNO-EKONOMICZNE
TRZASKI, EVERTA i MICHALSKI

BIBLIOTEKA SZKOŁY GŁÓWNEJ HANDLOWEJ
W WARSZAWIE

Seria I:

- Nr 1 — Prof. Dr L. Koźmiński
CENY JEDNOLITE W HANDLU DETALICZNYM
- Nr 2 — Prof. Dr A. Wakar
TEORIA HANDLU ZAGRANICZNEGO (wycz.)
- Nr 3 — Prof. Dr J. Drewnowski
PRÓBA OGÓLNEJ TEORII GOSPODARKI
PLANOWEJ (wycz.)
- Nr 4 — Dr S. Buczkowski
PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE

Seria II:

- Nr 1 — Prof. Dr St. Janczewski
PRAWO HANDLOWE WEKSŁOWE I CZEKOWE
- Nr 2 — Prof. Dr St. Skrzywan
RACHUNKOWOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTW HAN-
DLOWYCH I PRZEMYSŁOWYCH, cz. I (wycz.)
- Nr 3 — Prof. Dr Frederic Benham
EKONOMIA POLITYCZNA (w druku)

- Prof. Dr H. Piętka
WSTĘP DO NAUKI PRAWA
- Dr J. Sas-Wisłocki
PRAWO OSOBOWE
- Pplk B. Olomucki i Mjr J. K. Cisek
USTAWA O AMNESTII z 22. II. 1947 r.
- Prof. Dr L. Koźmiński
ZWYCZAJE HANDLOWE — Kupno-Sprzedaż
- Prof. Dr J. Loth
WYKŁAD GEOGRAFII EKONOMICZNEJ
OGÓLNEJ (wycz.)
- Prof. Dr J. Loth i Dr Z. Cichocka-Petrażycka
GEOGRAFIA GOSPODARCZA POLSKI, cz. I i II

Cena zł 360,—