

1811

Lugadmusia

gospodare



10/6

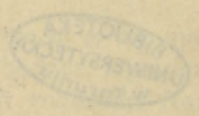
WYDAWCA  
KRAJOWY ZAKŁAD  
WARSZAWA  
KRAJOWY ZAKŁAD  
WARSZAWA

# ZAGADNIENIA GOSPODARCZE W ORGANIZACJI OBRONY PAŃSTWA

OPRACOWAŁ J. N.

PRZEDMOWA  
GEN. DYW. NORWID NEUGEBAUERA

NAKŁADEM  
CENTRALNEJ KOMISJI REGULAMINOWEJ





WSZYSTKIE PRAWA ZASTRZEŻONE

COPYRIGHT

UKOŃCZONO W 1944 R.

BIBLIOTEKA  
UNIWERSYTECKA  
w Toruniu

AE  
1384063

EDINBURGH 1946

Printed in Scotland by Allan Fowler Ltd., Glasgow, C.1.

## PRZEDMOWA

Zagadnienie wojny stało się problemem gospodarczo-społecznym.

Potęgi danego państwa nie mierzy się obecnie ilością wystawianych wielkich jednostek lub ilością sprzętu. Takie wykazy stanów liczebnych ludzi i narzędzi walki są niezbędne tylko dla drobnego wycinka kierownictwa wojny.

Doświadczenia wojenne wykazały, że dużo większą rolę odgrywa zdolność produkcji krajowej do stałego odtwarzania ilości sprzętu bojowego, jak też możliwość stałego doskonalenia tegoż.

Walka toczy się nie tylko na polach bitew, lecz niemniej doniosłe zmagania odbywają się w ośrodkach badań naukowych nad nowymi pomysłami, wynalazkami i naukowymi możliwościami; w pracowniach konstruktorów dla stworzenia bardziej wydajnych typów broni, wreszcie w zakładach przemysłowych, dążących do wyprodukowania najprostszyimi metodami maksymalnej ilości sprzętu.

Jeśli zatem żołnierz odnosi w polu zwycięstwo to w nie mniejszym stopniu przyczynia się do tego uczoney - badacz, wynalazca-konstruktor i wykonawca - inżynier, majster, robotnik. Nawet każdy obywatel, pozostając na odcinku codziennej pracy, pozornie zupełnie odległym od zmagania wojennych, wnosi w ramy całości wysiłku państwa swój udział.

W ten sposób na zwycięstwo składa się suma pracy mózgow, mięśni i woli wszystkich obywateli według wskazanej im roli, zgodnej z ogólnym planem wykorzystania wszystkich zasobów i wszystkich dziedzin życia gospodarczego i moralnego kraju.

Autorzy zabierający głos w sprawach wojny, bez względu na



zabarwienia polityczne lub formułowane poglądy ekonomiczne, są całkowicie zgodni na tym punkcie, że dziś podstawowym czynnikiem decydującym o losach wojny jest potencjał gospodarczy kraju.

W niektórych państwach, dla utrzymania określonego poziomu życia wewnętrznego i zaspokojenia niezbędnych potrzeb obywateli oraz dla wykorzystania zasobów w sposób najbardziej celowy dla osiągnięcia zwycięstwa, są tworzone osobne ministerstwa lub odrębne władze centralne. Instytucje te nie tylko organizują wysiłek gospodarczy, lecz nawet kierują wojną gospodarczą, jako nowym, bardzo skutecznym środkiem obezwładnienia przeciwnika. Zadania podobnych organizacji są tym ważniejsze im są szczuplejsze zasoby kraju lub gdy rodzime bogactwa naturalne i możliwości produkcyjne wykazują braki, a więc wymagają przemysłowych sposobów wykorzystania lub zastąpienia środków.

Wymiana własnych dóbr i możliwości staje się dalszą koniecznością i stanowi jedyną drogę do stworzenia harmonijnego organizmu gospodarczego, przekreślając dość popularne poprzednio dążenia do autarkii.

Związek między zadaniami obrony państwa a elementami gospodarczymi wywołuje wśród wojskowych coraz większe zainteresowanie, powoduje pełniejsze zrozumienie, że sprawa przygotowania obrony przekracza zakres zagadnień czysto wojskowego charakteru.

Istnieje obszerna literatura, która podaje wyniki analizy i przemyśleń w zakresie metod i dróg, naświetla bezpośredni lub pośredni związek elementów życia gospodarczego z zagadnieniami obrony. Wobec czytelnika polskiego staje dodatkowy problem — jak pogodzić te zadania i potrzeby, aby nie zatrzymać powojennej odbudowy i rozbudowy życia gospodarczego kraju, a sprostać wymogom tworzenia nowoczesnej siły obronnej.

Dla tej dziedziny działalności narodu poczęto używać terminu „strategia gospodarcza“, a dla pełnego określenia możliwości obronnych — pojęcia „potencjał obronny“, który zawiera możliwości polityczne, gospodarcze, demograficzne, wojskowe i moralne.

W literaturze polskiej nie ma dotychczas pracy, któraby objęła całokształt zagadnień związanych z gospodarczą organizacją kraju dla potrzeb wojny.

Tej pionierskiej pracy dokonał autor, gromadząc metodologicznie bogaty materiał i naświetlając poszczególne problemy.

Dzięki omówieniu szeregu koncepcyj i planów, opracowanych

zbiorowo lub indywidualnie w świetle potrzeb życia gospodarczego Polski, wystąpiły głębsze walory tej pracy, specjalnie dla wojskowych.

Jakkolwiek niektóre sprawy są tylko szkicowo postawione, to w wielu miejscach autor formułuje wnioski i ocenia wartość teoretyczną i praktyczną wysuniętych koncepcyj.

Stojąc na gruncie demokratycznego pojęcia państwa, jakie ma służyć i pomagać w podniesieniu poziomu życia obywateli, nie uchylił się jednak autor od obowiązku obiektywnego podkreślenia dominującej roli czynnika państwowego, występującego z powodu konieczności organizowania zbiorowego wysiłku i stanowiącego konsekwencję dążenia do wspólnego celu, którego wykładnikiem jest plan, zapewniający obronę i niezależne istnienie społeczeństwa.

NORWID·NEUGEBAUER  
Gen. Dyw.



## CZĘŚĆ PIERWSZA

# ZJAWISKA I ZAGADNIENIA GOSPODARCZE W PRZYGOTOWANIU OBRONY PAŃSTWA

## ROZDZIAŁ I

### POTENCJAŁ I PLAN GOSPODARCZY

- Treść: 1. Istota i ocena potencjału gospodarczego.  
2. Funkcje i działy gospodarki narodowej.  
3. Przygotowanie gospodarki do wojny.  
4. Gospodarka planowa.

#### 1. ISTOTA I OCENA POTENCJAŁU GOSPODARCZEGO

Istotę potencjału gospodarczego kraju stanowi stan zasobów rodzimych i nabytych oraz zdolność ich wykorzystania dla pomnożenia bogactwa narodowego.

Obszar, jego zasoby naturalne oraz ludność — są to czynniki stałe potencjału gospodarczego, natomiast stopień ich wykorzystania jest czynnikiem zmiennym.

Znaczenie tych elementów jest różne w czasie pokoju i wojny. Geografia nie zawsze jest w zgodzie z ekonomią. W czasie pokoju znaczna długość wybrzeża i ilość posiadanych portów jest korzystna dla handlu zagranicznego, ale w czasie wojny łatwiej obronić komunikację morską opartą o krótkie, niż o długie wybrzeże. Równoległy bieg rzek ułatwia wprowadzić obronę, lecz za to koncentryczny — sprzyja rozwojowi handlu. Przestrzeń odgrywa dużą rolę z punktu widzenia obronności, mimo podważenia jej przez lotnictwo, ale gospodarczo większe znaczenie mają bogactwa naturalne, których nie zastąpią choćby największe, lecz jałowe obszary.

Najbardziej jednak sprzyjającą dla rozwoju gospodarki narodowej okolicznością jest harmonia między składnikami bogactw naturalnych. Zaludnienie ma znaczenie zarówno z punktu widzenia wojny jak i gospodarki. Aczkolwiek teza niemiecka głosi, że tytuł „mocarstwa“ przysługuje dopiero państwu o 40 milionach



ludności, gdyż tylko takie może wystawić wielomilionowe siły zbrojne, to jednak wchodzi tu w grę i proces populacyjny i stosunek grup wieku, a pod względem gospodarczym całe zagadnienie sprowadza się do właściwej struktury społeczno-gospodarczej, to jest podziału ludności między wieś i miasto, oraz między poszczególne działy gospodarki narodowej.

Rozwój populacyjny ma wielkie znaczenie dla struktury gospodarczej. W krajach uprzemysłowionych roczna nadwyżka urodzeń nie przekracza 5 na 1000 mieszkańców, podczas gdy w krajach rolniczych utrzymuje się około 10. Wskazuje to, że w miarę uprzemysłowienia maleje przyrost urodzeń. Z drugiej strony postęp w rozwoju lecznictwa i higieny powoduje zmniejszenie śmiertelności i narastanie starszych grup w piramidzie wieku. Proces uprzemysłowienia pociąga za sobą zmiany w systemie odżywiania (wzrost spożycia mięsa), wzrost potrzeb ogólnych (produkty zbytku i artykuły przemysłowe), mieszkaniowych i przedludnienie miast. Dlatego też kraj o strukturze rolniczej, gdzie przyrost urodzeń jest większy — jest tym bardziej obciążony zadaniem zabezpieczenia pracy dla narastającej nadwyżki następnych pokoleń, jeśli ma uniknąć fatalnych skutków bezrobocia.

Czynniki zmienne potencjału gospodarczego są funkcją rozwoju struktury i zmienności koniunktury gospodarczej. Przemysł i rolnictwo są wyrazem tej struktury. Stopień uprzemysłowienia kraju decyduje o sile uzbrojenia wojska, choć rola przemysłu będzie różna w czasie pokoju i wojny.

W gospodarce pokojowej cena stanowi o przystosowaniu produkcji do zapotrzebowania, natomiast w czasie wojny produkcja nagina się do potrzeb państwa.

Rolnictwo w pewnej mierze uniezależnia państwo od zagranicy, ale o stopniu tej niezależności będzie decydowała intensywność produkcji rolnej (siły robocze, narzędzia, nawozy, trakcja).

Elementami koniunktury są: finanse, wytwórczość, handel, stosunki wewnętrzne, zagraniczne.

Nauka ekonomii stwierdza współzależność ceny, podaży i popytu na wolnym rynku.

W czasie pokoju cena jest najważniejszym instrumentem regulującym zarówno produkcję jak i spożycie, działa ona jednak różnie, w zależności od struktury gospodarczej. W krajach o wysokim poziomie rolnictwa cena nie wpływa zasadniczo na ruch ogólnej ilości produkcji, natomiast o cenie produktów rolnych decyduje

tendencja do faworyzowania artykułów najkorzystniej zbywanych. Inaczej jest w przemyśle, bardziej wrażliwym na ceny, które działają kształtując na produkcję. Konsumcja natomiast reaguje różnie na ceny, a to zależnie od możliwości odmowy lub niechęci nabywania artykułów produkcji (209).

W czasie wojny następują zjawiska zakłócające pokojową grę czynników koniunktury. Przewaga potrzeb państwowych stwarza monopol spożycia przez państwo, podporządkowując mu potrzeby prywatne. Rząd określa rozciągłość potrzeb i hierarchię ich zaspokojenia. Mechanizm cen staje się niezdolny do zachowania równowagi między podażą i popytem. Względy finansowe i sprawiedliwości społecznej przeciwstawiają się zwwyżce cen, jako środkowi zaradzenia brakom pewnych artykułów w produkcji i wymagają racjonalnego ich rozdziału, przy równoczesnym ograniczeniu spożycia. Wzgląd na ciągłość produkcji dyktuje konieczność gromadzenia zapasów, co wymaga podtrzymania komunikacji handlowej dla zapewnienia przywozu, oraz koncentracji środków transportowych dla rozprowadzenia surowców i produkcji.

Wszystkie te zjawiska czasu wojny zmuszają rząd do daleko idącej ingerencji zarówno w dziedzinie produkcji jak i konsumpcji, celem zapewnienia maksymalnego wysiłku wojennego i zaspokojenia minimalnych potrzeb ludności, co znowu jest kardynalnym warunkiem podtrzymania jej oporu w walce.

Poprzednia wojna światowa oraz szereg następujących po niej kryzysów w skali światowej ujawniły, że wahania koniunktury mogą zmusić rząd do interwencji równie głęboko sięgającej także i w czasie pokoju. Wypracowano różne metody neutralizowania ruchów koniunktury zarówno środkami podstawowymi jak i profilaktycznymi, a niektóre państwa uczyniły z nich stałą podstawę swej struktury gospodarczej, organizując życie według wzorów wojennych.

Podstawą wszelkich zamierzeń czy to w kierunku zmiany struktury gospodarczej lub jej utrwalenia, czy też dla wyzyskania koniunktury lub neutralizowania jej fluktów — jest znajomość własnego potencjału gospodarczego i jego właściwa ocena.

Punktem wyjścia jest znajomość zasobów własnych. Mianem zasobów własnych obejmujemy zarówno środki produkcji (surowce, siły robocze, fabryki, narzędzia i warsztaty, energia, transporty), jak i artykuły produkcji i konsumpcji (towary przemysłowe, środki żywienia).



Znajomość zasobów uzyskujemy przez należytą organizację i koordynację poszukiwań, badań i statystyki, do czego służą rozmaite urzędy statystyczne, instytut koniunktur itp.

Kryteria oceny przydatności zasobów są różne dla potrzeb życia pokojowego i wojny: o ile w czasie pokoju przydatne jest to, co pomnaża zbyt, o tyle z punktu widzenia wojny przydatne jest to, co się da wyzyskać dla pomnożenia potencjału wojennego państwa. Mimo tych różnic ocena przydatności wojennej zasobów opiera się na tych samych źródłach i organach badawczo-statystycznych, uzupełnianych okresowymi spisami i obliczeniami wszystkich środków i przedmiotów podlegających zajęciu na wypadek wojny, z uwzględnieniem właściwych dla tej oceny kryteriów, o których decydują jedynie i wyłącznie potrzeby wojny.

## 2. FUNKCJE I DZIAŁY GOSPODARKI NARODOWEJ

Z rozważań nad istotą potencjału gospodarczego wynika, że przedmiotem gospodarki narodowej są zasoby kraju (własne lub nabyte) oraz ich eksploatacja, celem zaś — pomnażanie bogactwa narodowego dla zabezpieczenia dobrobytu ludności i odporności państwa na zagrożenie wewnętrzne (kryzysy gospodarcze) i zewnętrzne (kryzysy polityczne, wojna gospodarcza, orężna). Zadania te spełnia gospodarka narodowa przez odpowiedni podział funkcji, a więc: eksploatacją zasobów zajmuje się przemysł, rzemiosło i rolnictwo; pomnażanie bogactwa przez gromadzenie zasobów i ich zbyt jest zadaniem handlu; zabezpieczenie dobrobytu leży w wartości wkładanej pracy, której wyrazem osiągnięć mogą być pieniądze, nabyte dobra lub prawa. Zabezpieczenie osiągniętego dobrobytu i utrwalenie odporności gospodarki narodowej i organizmu państwowego na ich zagrożenie wymaga harmonii i jednolitości kierownictwa, które należy do rządu.

Powyższe zróżnicowanie funkcji da się zgrupować w określone działy gospodarki według jej celów i środków.

W zależności od celów rozróżniamy działy: produkcji, konsumpcji i usług (komunikacje, banki, transporty, handel); w zależności od środków finansowych — sprawy pieniężne, kredytowe, podatkowe itp.

Każdy z tych działów gospodarki podlega odpowiedniej „polityce“, która w skali państwowej jest atrybutem rządu, a z punktu widzenia kierunku — wyrazem przyjętego przez państwo systemu gospodarczego.

## 3. PRZYGOTOWANIE GOSPODARKI DO WOJNY

Charakter, zasięg i tempo nowoczesnej wojny wskazują, że wszystkie dziedziny, siły i środki narodu i państwa są wprzęgnięte w walkę, wymagają ścisłego współdziałania i najwyższego napięcia, co da się osiągnąć jedynie przez ich uprzednie przygotowanie w czasie pokoju, albowiem „najlepszym środkiem dla uratowania pokoju jest pokazać przeciwnikowi, że wartość i dokładność naszego przygotowania uczyni niepewną i niebezpieczną wszelką agresję“ (176).

Podstawą tych przygotowań jest odcinek gospodarczy. Rozwój broni automatycznych, mechanizacja i motoryzacja wojska, gigantyczna rozbudowa lotnictwa i broni pancerniej, rozwój chemicznych środków walki — wszystko to spowodowało przewrót w technice uzbrojenia, wzmogło niesłychanie i zróżnicowało zapotrzebowanie sprzętu, pogłębiając i rozszerzając zakres prac przygotowawczych w dziedzinie gospodarczej. To pogłębienie i rozszerzenie zasięgu przygotowań nie może polegać jedynie na obmyślaniu teoretycznym użycia zasobów i sił kraju, lecz wymaga ich częściowego uruchomienia już w okresie pokojowym, przy czym stopień uruchomienia będzie zależał od położenia geopolitycznego, potencjału i struktury gospodarczej państwa. Przygotowania gospodarki dla potrzeb wojny wymagają zatem planu i kierownictwa.

### A. Plan

Zjawiska gospodarcze wojny wskazują, że plan musi uwzględnić: zapotrzebowanie środków do walki i życia, ich produkcję i rozdział.

Warunkiem zaspokojenia potrzeb jest umiejętność ich określenia i ustalenie kolejności realizacji. Należy również przewidzieć wypadki i obmyśleć środki zaradcze, gdy zaspokojenie niektórych spośród ustalonych potrzeb nie będzie możliwe.

Istnieje niewątpliwie duża trudność zarówno w określeniu samych potrzeb jak i w ustaleniu ich hierarchii. Ocena potrzeb na podstawie dawnych przesłanek jest w wielu wypadkach niemożliwa, ze względu na wielkie przeobrażenia w rozwoju środków, narzędzi walki i produkcji. Znane są powszechnie mylne przewidywania partnerów poprzedniej wojny światowej w zakresie np. zapasów pocisków artyleryjskich jak i wydajności ich pro-



dukcji, co było jedną z przyczyn porzucenia metody walki ruchowej. Np. na 13,600 pocisków 75 m/m dziennego zużycia przewidywanego w 1914 r. wystrzeliano 200 tysięcy w 1916 r.; przemysł uzbrojeniowy otrzymał na początku wojny 50 tysięcy robotników, a w 1918 r. potrzebował ich już 1,700 tysięcy. Błędy przewidywań w tej dziedzinie mogą się zwiększać w związku z rozrostem i zróżnicowaniem broni automatycznych. Oczywiście, w innych działach obliczenia te mogą być dokładniejsze, jak w umundurowaniu, w wyżywieniu wojska itp., o ile bierze się pod uwagę dość ścisłe normy zużycia, błędy dystrybucji i inne czynniki wpływające na kalkulację potrzeb. Nic fałszywszego jednak, jak nie liczące się z życiem doktrynerstwo, polegające np. na naginaniu gospodarki do jednostronnych przewidywań charakteru wojny (pozycyjna, czy ruchowa), lub ustalanie potrzeb według niewzruszonych zasad organizacji jednostek lub ich taktyki. Pomijając znane ogólnie skutki narkotyku linii Maginot'a, przykładem w skali taktycznej może być sztywne zaopatrzenie francuskich dywizjonów artylerii w sprzęt łączności, wykluczające użycie poszczególnych baterii w praktyce nieszczęsnego „blitzkriegu“ na polach Francji w 1940 r.

Ocena potrzeb musi uwzględniać tak ilość jak i jakość.

Przewidywania ilościowe potrzeb muszą wziąć pod uwagę nie tylko okres właściwych działań wojennych, lecz i poprzedzającą je zazwyczaj wojnę gospodarczą, która dąży do osłabienia naszego potencjału wojennego przez ograniczenia i utrudnienia gospodarcze zanim przyjdzie do rozprawy orężnej, a następnie jest kontynuowana równoległe z wojną, nierzadko wyprzedzając zwycięstwo w otwartym polu. Czynniki, które służą za podstawę obliczeń i przewidywań jakościowych i ilościowych potrzeb są rozliczne, a więc: przestrzeń, zaludnienie, liczebność sił zbrojnych, surowce, stan przemysłu, źródła energii, zdolność wyżywienia, stan transportów, zdolność odbudowy zniszczeń, uzupełnianie zniszczonych zasobów, obniżenie wydajności pracy i produkcji itp.

Wszystkie te czynniki muszą być uwzględnione w planie gospodarki a ich różnorodność, tak ze względu na cele jak i na środki, wymaga z jednej strony jedności kierownictwa w określaniu celowości gromadzenia środków i ich rozdziału, z drugiej — odpowiedniego aparatu kontrolnego, czuwającego nad ekonomicznym ich wykorzystaniem i usuwaniem przerostów oraz niedociągnięć.

## B. Kierownictwo

Kierownictwo gospodarką pokojową jest zróżnicowane i spoczywa w rękach ministrów resortowych, odpowiedzialnych za powierzone im działy.

Podział funkcji i działów gospodarki jest różny w poszczególnych państwach. W wielkich państwach istnieje tendencja tworzenia osobnych ministerstw dla poszczególnych funkcji, w mniejszych obserwujemy łączenie kilku ząbiebiających się funkcji w rękach jednego ministra.

Wspólną cechą organizacji resortów gospodarczych w większości państw demokratycznych, z punktu widzenia ich przygotowania dla potrzeb wojny, jest dualizm: władze publiczne przewidziane w czasie pokoju, a organizowane z rozpoczęciem działań wojennych, oraz naczelne dowództwo sił zbrojnych; drugą cechą — brak centralnego organu kierującego gospodarką. Z grupy tych państw jedynie Czechosłowacja stworzyła w 1938 roku i powołała do życia Najwyższą Radę Gospodarczą, na kilka tygodni przed konfliktem z Niemcami. Natomiast w państwach autorytatywnych, gdzie władza cywilna i wojskowa łączą się w osobie kierownika państwa, kierownictwo gospodarką jest zespolone w specjalnie stworzonym dla tego celu sztabie gospodarczym, który istnieje i działa już w czasie pokoju. Wynika to jednak z faktu, że cała gospodarka pokojowa funkcjonuje na zasadach organizacji wojennej.

Trzeba zdać sobie sprawę z tego, że przyczyna tak daleko idących różnic w organizacji kierownictwa gospodarką w tych dwóch grupach państw — mimo bardzo zbliżonych, jeżeli nie jednakowych doświadczeń, nabytych w toku poprzedniej wojny światowej — leży przede wszystkim w niechęci demokracji do skupiania zbyt wielkiej władzy w rękach jednostki, oraz w hołdowaniu liberalizmowi gospodarczemu i pacyfizmowi.

Abstrahując od oceny ustrojów politycznych i ich ideologii, jak również nie wdając się w analizę wartości systemów gospodarczych, nie można przejść do porządku nad tragicznymi doświadczeniami dalszej i bliższej przeszłości, jeżeli nie chce się płacić za zaniedbania utratą wolności politycznej lub gospodarczej.

Po poprzedniej wojnie wszystkie zagadnienia obrony państwa łącznie z gospodarczymi były przedmiotem długoletnich studiów prowadzonych zarówno przez państwowe instytucje badawcze, jak i debat w najwyższych organach obrony narodowej. W wy-



niku tych studiów i narad zdołano zaledwie uporządkować pewne pojęcia i przygotować szkielet teoretycznej organizacji gospodarczej na wypadek wojny.

Przyjrzyjmy się procesowi tych przeobrażeń poprzez pierwszą wojnę światową do wybuchu drugiej, w najbardziej doświadczonej przez nią Francji. W 1914 roku cała akcja kierowania wysiłkiem wojennym Francji była scentralizowana w rękach ministra wojny. W 1915 roku zyskuje on trzech podsekretarzy stanu, między których rozdziela resorty: 1) artylerii i amunicji, 2) wyżywienia i 3) zdrowia. W 1916 roku potrzeba zaopatrzenia ludności cywilnej zmusza do powierzenia tego zadania ministrowi robót publicznych, w którego rękach skupia się także wyżywienie wojska. W kwietniu 1917 roku wobec wzrostu roli transportów zaopatrzenia, w związku z akcją niemieckich łodzi podwodnych, tworzy się ministerstwo wyżywienia i transportów morskich, aby w lipcu tegoż roku przekazać wyżywienie ministrowi rolnictwa. Podobne koleje przechodził i przemysł.

Koordinację licznych z biegiem czasu tworzonych komórek zakańcza u schyłku 1917 roku Komitet Wojenny, który też się zmienił na podsekretariat przy Prezydium Rady Ministrów. Trzeba było jedenastu lat dyskusji nad znaczeniem i skutkami tych i innych przemian, aby w 1938 roku ująć je w ustawie z 11 lipca, która: a) stwarza w czasie pokoju w każdym ministerstwie wyspecjalizowany organ mobilizacji gospodarczej; b) powierza poszczególnym ministrom transporty i organa łączności, produkcję i rozdział artykułów, rekrutację i rozdział sił roboczych. Prefekt departamentu (odpowiednik województwa) jest odpowiedzialny za przygotowanie i mobilizację obszaru, którym też administruje podczas wojny. Rozporządza on już w czasie pokoju biurem mobilizacyjnym, współpracującym z władzami wojskowymi.

Organizacja, w której każdy minister rozporządza biurem mobilizacji gospodarczej własnego resortu, musi powodować ujemne następstwa, jak: separatyzm poszczególnych komórek, brak współpracy wobec rozdziału odpowiedzialności na zbyt wielu kierowników, brak autorytetu szefów biur mobilizacyjnych ministerstw.

Wszystkie braki wynikają z samej intencji ustawy francuskiej, według której rząd jest odpowiedzialny za "mobilizację sił lądowych, morskich i powietrznych i wykorzystanie w czasie wojny wszystkich sił i środków kraju" (176). Rozumieć to należy w ten sposób, że o ile ustawodawca przywiązywał wagę do mobilizacji sił zbrojnych, o tyle zadawał się jedynie wykorzystaniem zasobów,

sugerując niebezpieczną improwizację w czasie wojny i zaniedbując konieczność ich przygotowania pokojowego.

Taka interpretacja nasuwa się bowiem wobec faktów, że w zakresie zasadniczych zagadnień, jak: określenie potrzeb, kolejność ich zaspakajania, ocena środków — ustawa ogranicza się do stwierdzenia konieczności dostosowania środków do potrzeb, nie troszcząc się o taki ich rozdział, który decyduje o nasileniu żądanej gałęzi produkcji; prowadzi to do gromadzenia zasobów przez każdy dział na własną rękę, bez względu na istotną rzeczową lub czasową potrzebę. To też omawiana ustawa, z tak wielką zwłoką uchwalona, znalazła się wkrótce w ogniu surowej krytyki, która wysunęła nowe rozwiązania. Propozycje te szły w kierunku: a) podniesienia autorytetu biur mobilizacji gospodarczej w poszczególnych ministerstwach do rangi wyspecjalizowanych departamentów; b) ograniczenia przygotowania gospodarki narodowej dla celów wojny jedynie do przemysłu, powierzając to zadanie osobnemu ministerstwu gospodarki przemysłowej o czterech działach: 1) przemysłu kopalnianego, 2) przemysłu hutniczego, chemicznego (materiały wybuchowe) i uzbrojenia, 3) energii elektrycznej i 4) sił roboczych.

Z tej pobieżnej charakterystyki przemian w kierownictwie wysiłkiem gospodarczym państwa w czasie wojny wynika, że Francja nie była do niej należycie przygotowana, a wnioski wyciągnięte niemal w przeddzień drugiej wojny światowej były połowiczne, ponieważ nie uwzględniały najważniejszego wymagania kierownictwa, a mianowicie — koordynacji na naczelnym jego szczeblu.

### C. Systemy przygotowań gospodarczych

Każde państwo prowadzi gospodarkę narodową według określonego systemu. System gospodarki zawiera siły twórcze, których czynnikami są: ziemia, praca i kapitał, oraz siły regulujące (podaż i popyt), które kierują czynnikami twórczymi, czyli produkcją. O ile siły regulujące stanowią o formie gospodarki narodowej, o tyle produkcyjne decydują o stopniu jej intensywności.

Aczkolwiek zdajemy sobie sprawę ze znaczenia i wpływu, jaki może mieć przyjęty przez państwo system gospodarki na jego przygotowanie do potrzeb wojny, to jednak nasze rozważania ograniczymy tylko do rozpatrzenia różnych systemów samego jej przygotowania, ułatwiającego przejście od gospodarki pokojowej do wojennej.



Są różne poglądy na sposoby przygotowania gospodarczego na wypadek wojny. Jeden z nich (Possony'ego), najbardziej skrajny, wychodzi z założenia „idealnej“, wyimaginowanej wojny, której analiza potrzeb doprowadza do wniosku, że w ogóle nie należy czynić żadnych przygotowań, a tylko gromadzić bogactwa, gdyż gospodarczo nowoczesna wojna jest niemożliwa. Ponieważ rady te nie przyniosły spodziewanych przez niego owoców tym państwom, które weszły do obecnej wojny światowej jak gdyby w myśl tych wskazań — nie poświęćmy im więcej miejsca, niż na to zasłużyły.

Ze znanych i praktykowanych systemów należy rozpatrzeć: a) mobilizację gospodarczą i b) gospodarkę pogotowia wojennego.

a) *Mobilizacja gospodarcza* — jest to uruchomienie uprzednio mniej lub więcej teoretycznie przygotowanych pokojowych sił i środków gospodarstwa narodowego, dokonane w okresie zagrożenia lub z wybuchem wojny, na rzecz sił zbrojnych i ludności.

Art. 1 francuskiej ustawy z dnia 11.VII.1938 r. mówi: „zarządzenia w kierunku przejścia z organizacji pokojowej na organizację wojenną są przewidziane w czasie pokoju“ (176). Jakieby nie były definicje pojęcia mobilizacji gospodarczej — są one zgodne w tym, że 1) obejmuje ona przygotowanie w czasie pokoju czynności, które mają być dokonane w wypadku wojny, 2) stanowi ona przebudowę całego aparatu gospodarczego i 3) wnosi głębokie zmiany w życie zbiorowości i jednostki.

Wszystkie państwa, które opierały swoje przygotowania na metodzie tak pojętej mobilizacji, zakładały, że zarówno okres zagrożenia, jak i przebieg początkowych działań wojennych umożliwią w czasie i przestrzeni wykonanie czynności przewidzianych planem mobilizacji.

Przebieg drugiej wojny światowej dowiódł, że: 1) okres zagrożenia może być zbyt krótki, aby nawet najlepiej przygotowane zarządzenia mobilizacyjne mogły być na czas wprowadzone w życie; 2) zwiększenie szybkości i zasięgu pierwszego impetu wojny stwarza równoczesną groźbę zakłócającą, jeżeli nie uniemożliwiająca, przebieg mobilizacji, tak sił zbrojnych jak i gospodarczych przez nie osłanianych; 3) ze zwiększeniem szybkości i zasięgu początkowego zagrożenia przedłużył się wymagany czas, w którym aparat gospodarczy musi się przestawić z organizacji pokojowej na wojenną.

Nie przesądzając, czy i w jakim stopniu tak pojęta mobilizacja

da się utrzymać w przyszłości, należy z dotychczasowych doświadczeń wysnuć następujące wskazania: a) mobilizacja gospodarcza musi w pierwszym rzędzie uwzględnić coraz bardziej zwiększające się wymogi wojny; b) siły zbrojne w ścisłej współpracy z władzami przygotowującymi mobilizację gospodarczą muszą przewidzieć dostateczne środki zabezpieczenia czynności gospodarczych na obszarze całego kraju od początku wojny; c) czynnik gospodarczy musi być uwzględniony w jeszcze większej mierze, jako potężna broń tak w planach wojskowych jak i politycznych, nie tylko w czasie wojny, ale już w okresie pokoju, kiedy przeciwnik, narzucając wojnę gospodarczą, będzie dążył do zniszczenia naszego potencjału gospodarczego zanim sięgnie do ostatniego argumentu, tj. broni.

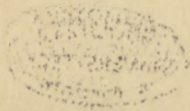
b) *Gospodarka pogotowia*. Innym systemem gospodarczego przygotowania państwa do wojny jest gospodarka typu wojennego, prowadzona już w czasie pokoju.

W niemieckiej terminologii nosi ona nazwę „Wehrwirtschaft“. Ponieważ „Wehrwirtschaft“ jest niczym innym, jak gospodarką całkowicie zmobilizowaną już w czasie pokoju w swych najistotniejszych funkcjach i nie tylko nastawioną na produkcję wojenną, lecz w pewnych działach produkującą według norm wojennych, a całe życie gospodarcze jest poddane ograniczeniom zbliżonym do wstępnego okresu wojny — przeto najwłaściwszy termin dla tego systemu byłby: „gospodarka pogotowia wojennego“, w odróżnieniu od „gospodarki wojennej“, istotnej w czasie wojny.

Już z poprzednich rozważań można było wyrobić sobie pogląd, że nawet najlepiej przygotowana mobilizacja gospodarcza może nie nadażyć rytmowi pierwszych kroków wojennych.

Przejście od gospodarki pokojowej do wojennej na podstawie przygotowań praktycznych i przesłanek teoretycznych, składających się na istotę mobilizacji, stawia organizm państwowy wobec następujących nieuchronnych konsekwencji: 1) dezorganizacja wszystkich komórek gospodarstwa narodowego wywołana przez mobilizację sił zbrojnych (odpływ sił roboczych, personelu kierowniczego, zmiany w kierownictwie, rekwizycje); 2) całkowite przeobrażenie produkcji i wypływająca z nowych okoliczności repartycja jej sił i środków; 3) głębokie przemiany w organizacji naczelnych władz kierujących gospodarką.

Te zjawiska i ich konsekwencje doprowadziły niektóre państwa do przekonania, że „należy unikać zmiany systemu gospodarki w chwili wybuchu wojny, gdyż powoduje to wstrząsy i za-





klócenia życia gospodarczego, które mogą zająć wiele czasu, a nawet doprowadzić do katastrofy... Są zatem tylko dwie metody: albo zachować system gospodarki pokojowej, albo, gdy ten jest nieodpowiedni — wprowadzić już w czasie pokoju system gospodarki wojennej“ (176) czyli „Wehrwirtschaft“, co w przyjętej przez nas terminologii odpowiada gospodarce pogotowia. Państwa te (Włochy, Japonia, Niemcy), chcąc uniknąć przytoczonych następstw, przeszły już w czasie pokoju na gospodarkę pogotowia.

Zadania gospodarki pogotowia polegają na pracy przygotowawczej, która stopniowo ogarnia coraz szersze dziedziny gospodarki narodowej. Natężenie tego przygotowania jest zależne od aktualnego stopnia potencjału pokojowego kraju, którego wzmocnienie jest pierwszym i zasadniczym zadaniem gospodarki pogotowia. Obejmuje ono w pierwszym rzędzie uzbrojenie wojska na stopie pokojowej, rezerw wyszkolonych i zapasów gromadzonych w czasie pokoju. Niektórzy sądzą, że zadania te dadzą się wykonać przez wcześniejszą mobilizację w okresie naprężenia politycznego. Wymaga to następujących warunków: 1) wysokiego potencjału pokojowego elementów siły państwa, 2) wyczucia właściwego czasu zagrożenia.

Przebieg drugiej wojny światowej wskazuje, że dotychczasowe mierniki gotowości wojennej państw nie wytrzymały próby. Co więcej, w okresie między wojnami, obfitującym w raz po raz wybuchające kryzysy gospodarcze, poszczególne państwa zostały zmuszone do stosowania metod gospodarki wojennej, które, wprowadzane dorywczo, powodowały tym większe zaburzenia, że pokojowe organizmy nie były do niej również przygotowane.

Dopiero w toku drugiej wojny światowej, na podstawie wyników, zaobserwowanych w państwach o ustroju autorytatywnym, zaczęto uświadamiać sobie konieczność takich trwałych przemian w ustroju gospodarczym, które czyniłyby organizm państwowy zdolnym do przeciwstawienia się równie dobrze kryzysom zakłócającym normalny bieg i cele życia pokojowego, jak i do sprostania wymogom wojny. Istota tych przemian łączy się z pojęciem gospodarki planowej, lub kierowanej.

#### 4. GOSPODARKA PLANOWA

##### A. Charakterystyka ogólna

Z doświadczeń poprzedniej wojny światowej zwycięskie państwa demokracji zachodnich nie wyciągnęły praktycznych wnio-

sków ani dla celów gospodarki pokojowej, ani dla ugruntowania bezpieczeństwa.

Kłęska bywa zwykle bardziej pouczająca, niż zwycięstwo. Wstrząs moralny i straty materialne każą szukać przyczyn niepowodzeń, pobudzają energię do wyrównania strat. Jeżeli w psychice pokonanego narodu tkwi ponadto duch zaborczego imperializmu — rodzi się dążenie do odwetu, w skali zazwyczaj przerażającej poprzedni wysiłek klęskowy.

Zaniedbanie zwycięstwa z 1918 roku w jego twórczym i obronnym aspekcie, nawrót do nałogów myślenia kategoriami interesów zamkniętych w granicach własnego państwa, bezkrytyczna wiara w długotrwałą skuteczność krwawej lekcji pierwszej wojny światowej — miały wkrótce spowodować głębokie rozczarowanie, a jego pierwszym objawem był wstrząs kryzysu gospodarczego, który ogarnął wszystkie państwa bez względu na ich zasobność, ustroj polityczny i sprawność administracyjną.

Do walki z tym kataklizmem nie wystąpiła społeczność międzynarodowa zbrojna solidarnością, tak niedawno zmanifestowaną w obliczu najazdu germańskiego. Każdy organizm usiłował bronić się samodzielnie. Wymianie międzynarodowej dóbr i usług zaczęto przeciwstawiać druty kolczaste samowystarczalności gospodarczej.

Opanowanie kryzysu, dalekie od zwycięstwa, stało się udziałem silniejszych organizmów, słabe — popadły w niewolę gospodarczą, która miała przekreślić następnie także ich suwerenność państwową. W toku walki z kryzysem okazało się, że jego opanowanie wymaga tych samych środków zaradczych, które wywołuje zjawisko wojny i to zarówno w skali strategicznej, jak i taktycznej. Cykliczność kryzysów gospodarczych nakazuje czujne badanie koniunktur, co pozwala na przewidywanie prawdopodobnych skutków i rozmiarów grożącego niebezpieczeństwa, na szereg lat naprzód. Długotrwałość zakłóceń stawia państwo wobec konieczności posiadania rezerw własnych, zapewnienia możliwości ich uzupełniania na obcych rynkach, albo zastosowania wszelkich ograniczeń.

Powszechność zasięgu kryzysu gospodarczego w warunkach pokojowych jest o tyle nawet groźniejsza, że kiedy w czasie wojny główny wysiłek państwa jest skierowany na wzmożenie sił zbrojnych kosztem znacznego upośledzenia ludności cywilnej, to w latach załamania koniunktury nie wolno zaniedbać zewnętrz-



nego bezpieczeństwa kraju, aby za tę cenę ratować zachwiany dobrobyt obywateli i równowagę gospodarstwa narodowego.

Aby państwo mogło podołać tej zbieżności niebezpieczeństw — zewnętrznego i wewnętrznego — musi posiadać strukturę ogólną i gospodarczą, zdolną oprzeć się zwycięsko, i kosztem najmniejszych ofiar, niszczącym ich skutkiem.

Jednym z czynników tego ustroju jest władza administracyjna. Scharakteryzowane wyżej warunki współczesnego życia i wojny stawiają ją wobec zadań, które już w czasie pokoju muszą być wykonywane niezależnie od normalnych obowiązków bieżącego administrowania krajem.

Zadania te polegają na: przewidywaniu potrzeb na wieloletnie okresy, znajomości środków i przewidującym ich pomnażaniu, rozdziale czy gromadzeniu zapasów, na zespalaniu inicjatywy indywidualnej i społecznej z zamierzeniami organów państwowych. Stanowią one istotę gospodarki planowej.

Jeżeli punktem wyjścia dla tak szeroko pojętej, długofalowej i wszechobejmującej pracy jest nieodzowność istnienia zdrowego ustroju społeczno-gospodarczego, a w wypadku jego wad — konieczność przebudowy, to kapitalnym warunkiem technicznym, umożliwiającym ujęcie całokształtu tych zagadnień, jest zastosowanie administracji państwowej zarówno do zaspakajania potrzeb bieżącego życia, jak i wytyczania kierunków rozwojowych państwa.

Doświadczenia obu wojen i przeżytych choćby tylko przez nasze pokolenie kryzysów gospodarczych stanowią dostateczną podstawę do stwierdzenia, że struktura administracji państwowej musi posiadać zdolność do szybkiego i niewymagającego głębokich przeobrażeń przejścia z organizacji pokojowej na wojenną.

Natomiast z istoty i zakresu działań gospodarki planowej, której wyrazem ma być długoletni plan gospodarczy, wynika, że nieodłącznym elementem struktury administracji państwowej i społecznej staje się naczelny organ planowania, wraz z jego podbudową w dół i wszcz. Ponieważ państwo, mimo zwiększającej się ingerencji w życie obywateli, nie może objąć i kierować wszystkimi dziedzinami — przeto naturalnym uzupełnieniem struktury administracyjnej staje się samorząd terytorialny i gospodarczy. Lepsza znajomość potrzeb i możliwości ich zaspakajania predystynuje organa samorządu społeczno-gospodarczego nie tylko do roli wykonawczej, lecz stwarza także cenną podstawę do pomnażania inicjatywy i korektury planu gospodarczego.

## B. Przebudowa ustroju społeczno-gospodarczego Polski

Świadomość wad ustroju społeczno-gospodarczego Polski, i ich skutków dla potencjału gospodarczego oraz obronności, stwarza konieczność jego przebudowy.

*Cele i zasady.* Najogólniejszym celem tej przebudowy ma być wytworzenie sprzyjających warunków dla życia i rozwoju człowieka oraz zapewnienie obrony kraju.

Kraje bogate, o mniejszym przyroście ludności, osiągają te cele przez dążenie do równowagi gospodarczej i przez sprawiedliwy rozdział dochodu społecznego. Umożliwia im to wysoki stopień zatrudnienia w zrównoważonych działach gospodarki.

Bardziej skomplikowany i dynamiczny charakter mają te problemy przy braku równowagi w społeczeństwach mało zasobnych, o dużym przyroście naturalnym ludności. Taka struktura narzuca nie tylko konieczność zwiększenia zatrudnienia, lecz wymaga ponadto podniesienia wydajności pracy, przy równoczesnym ograniczeniu potrzeb bieżących na rzecz zwiększenia oszczędności, niezbędnych dla rozbudowy gospodarczej kraju, a co za tym idzie, i potencjału obrony. Cele te mogą być osiągnięte przez: uzdrowienie struktury rolniczej, rozbudowę i usprawnienie krajowego przemysłu, stworzenie systemu walutowo-kredytowego oderwanego od złota i położenie nowych podstaw pod dystrybucję wewnętrzną.

Przebudowa struktury rolnej będzie wymagała stopniowego przesuwania nadmiaru źle wykorzystanych na roli sił roboczych; upelnorolnienie gospodarstw karłowatych przez dokończenie reformy rolnej, oraz intensyfikacja wytwórczości i uszlachetnienie eksportu powinny podnieść opłacalność i dochodowość warsztatów rolnych. Wyeliminowanie z handlu artykułami produkcji rolnej i przemysłowej typu obliczonego na wyzysk oraz źle zorganizowanego pośrednictwa, przy równoczesnej rozbudowie spółdzielczości, może wpłynąć dodatnio tak na zwiększenie dochodowości wytwórców, jak i na usprawnienie rozprowadzania towarów na rynku wewnętrznym. Wykonanie tych zamierzeń, łącznie z zadaniem odbudowy gospodarstwa narodowego z ruin, stanie się możliwe dopiero na podstawie takiej polityki kredytowo-walutowej, która porzucając fikcję pokrycia złotem pieniądza krajowego — zabezpieczy go przed deprecjacją, przez planowe kierowanie ruchem kapitałów pieniężnych. Tak uzdrowiony organizm gospodarczy okaże większą zdolność do skutecznego udziału w syste-



mie międzynarodowego obrotu i pomnażania majątku oraz dochodu narodowego.

Wykonanie tego olbrzymiego zadania w dziedzinie materialnej będzie możliwe, pod warunkiem przebudowy także nastawienia psychiki młodego pokolenia na dążenie do tworzenia własnych warsztatów pracy zamiast kariery urzędniczej, jako ideału życiowego.

Rząd polski w następujący sposób określił drogi rozwojowe przyszłego ustroju w swej deklaracji programowej z dn. 29.II.1942 roku: „Polska powojenna dążyć będzie do zagwarantowania całemu swemu przyrostowi ludności zatrudnienia i godziwego zarobku, usuwając w ten sposób raz na zawsze ze swych ziem klęskę bezrobocia. Każdy obywatel mieć będzie prawo do pracy, uznanej za obowiązkową. Dlatego konieczne jest, by przy zachowaniu prywatnej przedsiębiorczości kapitały pieniężne nie szły tam tylko, gdzie mogą liczyć na największe zyski, lecz były planowo kierowane tam, gdzie są potrzebne dla postępu gospodarczego całego narodu, oraz żeby warstwa pracująca otrzymała należny wpływ na produkcję i jak największy udział w jej owocach. Racjonalna reforma rolna, gwarantując masom włościańskim sprawiedliwy podział ziemi, stworzyć powinna, poza nielicznymi wzorowymi gospodarstwami doświadczalnymi, niewielkie, obsługiwane przez rodziny właścicieli, lecz samodzielne warsztaty rolne, opłacalne i posiadające zdolność produkcyjną.

Opierając się na tych założeniach prawno-politycznych i społeczno-gospodarczych podniesiemy poziom bytu materialnego mas pracujących włościan, robotników i inteligencji, zapewniając im współudział należyty w rozwoju kultury narodowej.

Naród polski poczyni wszelkie wysiłki, żeby w jak najkrótszym czasie podnieść ogólny stan gospodarczy Polski do stanu narodów zachodnio-europejskich“ (340).

Jak widzimy warunkiem zasadniczym tego rozwoju jest zapewnienie pracy i godziwego zarobku całemu przyrostowi ludności, a to w celu podniesienia jej siły nabywczej.

Jeżeli nie trudno ustalić cele nowego ustroju społeczno-gospodarczego, to już próba sprecyzowania zasad, nie mówiąc o środkach i metodach ich realizacji — jest przedmiotem mniejszych lub większych rozbieżności.

Rozbieżności te dotyczą głównie: upaństwowienia kluczowych działów życia gospodarczego mających związek z obroną państwa, oraz wywłaszczenia wielkiej własności ziemskiej, z pozo-

stawieniem prawa własności i inicjatywy prywatnej tylko w drobnych przedsiębiorstwach i w rzemiośle.

Program rządowy głosi zasadę zachowania prywatnej przedsiębiorczości, nie specyfikując wielkości przedsiębiorstw. Wprawdzie w większości europejskich stronnictw socjalistycznych pod koniec XIX wieku zaszły daleko idące przemiany w poglądach na zasadę przedsiębiorczości prywatnej — niemniej, jak widzimy, zagadnienie to jest nadal sporne w kręgu polskich zamierzeń. O ile więc istnieje dość duża zgodność poglądów na zadania planu przebudowy, zwłaszcza w kierunku utrzymania, podniesienia i rozbudowy uprzemysłowienia Polski, o tyle w stosunku do postulatu upaństwowienia nie brak zastrzeżeń wśród poważnych ekonomistów.

Dowodzą oni, że „naczelnym celem nowego naszego ustroju społeczno-gospodarczego powinno być nie niszczenie prywatnej własności przedsiębiorstw, czy dążenia jednostek do powiększenia swego dobrobytu własną inicjatywą, ale jak najpełniejsze scharmonizowanie indywidualnych ekspansji gospodarczych z ekspansją ekonomiczną, kulturalną i polityczną narodu i państwa“ (310).

O ile zwolennicy upaństwowienia wielkich zakładów przemysłowych i uspołecznienia produkcji szermują argumentami walki z wyzyskiem mas pracujących przez pionierów gospodarki liberalno-kapitalistycznej, o tyle przeciwnicy gospodarki państwowej obawiają się jej biurokratyzacji.

Sprzeczności zdają się wypływać z zasadniczo odmiennego podejścia do istoty zagadnień gospodarczych. Podczas gdy jedni stoją na stanowisku, że punktem wyjścia planu przebudowy gospodarczej jest podłoże polityczne, bo nie ma „bezpartyjnego“ planu gospodarki, to temu pogładowi przeciwstawia się teza ekonomisty, który twierdzi, że plan taki może powstać tylko z zespolenia wszystkich kierunków myśli społeczno-politycznej z wiedzą naukową i doświadczeniem praktycznych działaczy (340). Aczkolwiek nie ulega najmniejszej wątpliwości, że każdy rząd w ustroju demokratycznym jest przede wszystkim wypadkową układu sił politycznych kraju, to trudno sobie wyobrazić, aby jego ustrój gospodarczy podlegał nieustającym zmianom, zależnie od oblicza politycznego tych, którzy czasowo dźwierzają ster rządów.

Szkodliwość prymatu doktrynerstwa politycznego nad wymogami życia gospodarczego możemy obserwować zarówno u wschodniego jak i u zachodniego z naszych sąsiadów, mimo ich



niewątpliwych osiągnięć, które jednak są dalekie od jednego z celów, jakiemu miały służyć, a więc podniesienia dobrobytu świata pracy.

To też gdy chodzi o zasadniczą strukturę naszej gospodarki narodowej, która na przestrzeni życia szeregu pokoleń ma utrwalić pozycję międzynarodową Polski i umożliwić zwycięskie przetrwanie burz dziejowych — może ona być jedynie wyrazem rozumnego kompromisu między różnymi światopoglądami na życie oraz rolę jednostki i zbiorowości, a twardymi wymaganiami tego życia. Sprawiedliwszego podziału dochodu narodowego bynajmniej nie gwarantują przedsiębiorstwa państwowe, ponieważ z charakteru ich gospodarki wynika, że nierentowność nie stanowi groźby dla ich istnienia. W tych warunkach normalnym niemal zjawiskiem staje się duża rozpiętość zarobków, co można było stwierdzić w przeważnej ilości przedsiębiorstw państwowych w Polsce.

Z punktu widzenia kierownictwa i odpowiedzialności przedsiębiorczość państwowa jest daleka od doskonałości, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i moralnym. Nie chodzi tu o inicjatywę, której wyższość ma przemawiać za przedsiębiorczością prywatną, ponieważ wiemy z doświadczenia, że jej przerosty także w instytucjach państwowych sprawiały wiele kłopotów oraz strat, tak w czasie jak i w środkach.

Punktem wyjścia jest natomiast przestrzeganie głównej zasady organizacyjnej, polegającej na ścisłym związku między kierownictwem i odpowiedzialnością. Zwichnięcie tej zasady jest największym niebezpieczeństwem, jakie grozi przedsiębiorstwom państwowym z chwilą włączenia do tych czynników (kierownictwo i odpowiedzialność) jeszcze jednego — planowania.

Planowa gospodarka spełni tylko wtedy pokładane w niej nadzieje, gdy przedsiębiorstwa państwowe i użyteczności publicznej, ograniczone do najważniejszych działów gospodarki narodowej, zamiast tendencji rozszerzania swego zakresu, będą się przyczyniały do pogłębiania i koordynowania poczynań inicjatywy indywidualnej i wysiłków przedsiębiorczości prywatnej.

Przedsiębiorczość prywatną ożywia duch współzawodnictwa, a najsilniejszym bodźcem jest świadomość niezależności osobistej, której wyrazem jest zdolność do ryzyka. Te cechy dodatnie występują w typie przedsiębiorstw, gdzie kierownictwo może być sprawowane bezpośrednio przez właściciela.

Z tych przeto względów typem przeważającym będą raczej przedsiębiorstwa małe, najrzadszym — duże.

Zagadnienie wielkości przedsiębiorstw nie może być jednak rozwiązywane według jakiejś jednej recepty. Każdy rodzaj wytwórczości wymaga odpowiedniej dla niej formy strukturalnej. W rolnictwie będzie przeważał typ małych gospodarstw. Decydują o tym względy natury gospodarczej jak i wymogi przebudowy ustroju społecznego Polski.

Ustalenie wielkości przedsiębiorstw przemysłowych nie jest do pomyślenia w oderwaniu od rodzaju wytwórczości, a w polskich warunkach będzie zależało od wielu czynników, wśród których dominującą rolę będą odgrywały względy finansowe i zasoby sił wykwalifikowanych. Jeżeli zwycięży teza, że wielkie przedsiębiorstwa kluczowych przemysłów, kierowanych przez państwo, zakreszą swe ramy organizacyjne do typu montowni, wówczas musi powstać cała gama warsztatów prywatnych różnej wielkości, odpowiadających charakterowi poszczególnych gałęzi wytwórczości.

W tym wypadku zarówno kierownictwo gospodarką planową jak i przemysł stanie wobec doniosłego problemu poddostawców. Aczkolwiek można przewidywać z dużym prawdopodobieństwem, że jego rozwiązanie pójdzie raczej w kierunku odbudowy małych i średnich warsztatów, to jednak kierunek rozbudowy nie da się przewidzieć, ze względu na konieczność usunięcia licznych niedomagań tego typu przedsiębiorczości w Polsce przedwojennej. Elektryfikacja, inwestycje maszynowe, poziom techniki wytwórczości — z jednej strony, zagadnienie regulacji procesu wchłaniania nadmiaru rąk roboczych, ograniczenia w rozbudowie przemysłów konsumcyjnych — z drugiej — wszystko to wpłynie na ustalenie się typu przedsiębiorstw przemysłowych.

Jeżeli chodzi o ogólne ramy, w których powinien się zamknąć przemysł z punktu widzenia wielkości zakładów — sądzi się, że małe i średnie przedsiębiorstwa będą obejmowały 75%, a wielkie 25% ogólnej ich ilości w Polsce po wojnie.

Sprawa wielkości przedsiębiorstw handlowych występuje w dwóch aspektach: detalu i hurtu.

Polska rzeczywistość powojenna zdaje się wskazywać, że handel detaliczny oprze się przez dłuższy okres czasu na przedsiębiorczości prywatnej, w której dominującą rolę będą odgrywały małe warsztaty. Jednakże te same względy, które będą decydowały o przewadze małych przedsiębiorstw handlowych (reglamentacja przywozu i konsumpcji, ubóstwo kapitałów prywatnych



itp.) spowodują oparcie hurtu (przynajmniej na okres odbudowy) na źródłach i inicjatywie państwowej.

Dużą przyszłość w obu dziedzinach handlu ma spółdzielczość.

Nie należy jednak generalizować jej znaczenia dla wszystkich gałęzi handlu. Przykład rozwoju spółdzielczości w W. Brytanii wskazuje, że spółdzielczość spożywcza, mimo jej wspaniałego rozkwitu, dość szybko weszła w stadium nasycenia potrzeb, oddając teren pod eksploatację małym sklepom prywatnym. Zastrzeżenie to jest o tyle bezprzedmiotowe, że w Polsce znajdzie się dużo miejsca tak dla prywatnej, jak i spółdzielczej inicjatywy, przez długi jeszcze lata. Jednakże z punktu widzenia mobilizacji i rozprowadzenia środków zaopatrzenia wojennego, zwłaszcza właśnie spożywczych, rozwój spółdzielczości nabiera szczególnego znaczenia.

Rozważania zagadnień ustrojowych gospodarki społecznej zaczają jeszcze o jedną zasadę, której na imię „czas“. Okres przebudowy polskiej struktury gospodarczej przewiduje się na 25 lat, a więc już pierwsze pokolenie powojenne ma odczuć zamierzone skutki nowych form życia. Skądinąd wiemy, że jeden tylko odcinek naszej gospodarki — motoryzacja — wymaga 12 do 15 lat wytężonej ofiarnej pracy, abyśmy mogli podciągnąć nasz kraj do średniego poziomu zachodnio-europejskiego. Atoli, jakbyśmy nie patrzyli na naszą przyszłość — należy się zawsze liczyć z takimi konsekwencjami strategiczno-politycznego położenia Polski, które mogą nas zmusić do wydatnego skrócenia czasu przejścia od stanu praktycznej bezbronności do faktycznej gotowości wyrównania szans we współpracy międzynarodowej. Kapitalnym warunkiem przyspieszającym ten proces przebudowy będzie właśnie umiejętność, wola zdobycia się na takie zasady ustrojowe, które będąc wyrazem kompromisu, uchylą jednocześnie ryzyko niebezpiecznych eksperymentów, trawiących czas, środki i siły, jakich nigdy nie mieliśmy za dużo, a nieprędkiem będziemy mieli ich dosyć.

W ten sposób dochodzimy do zagadnienia hierarchii, wiążącej się ściśle z czynnikiem czasu. Hierarchia jest podstawową funkcją każdego planu. Jej znaczenie i trudność zastosowania polega na tym, że obowiązuje zarówno w zakresie celów, jak metod, a nawet i środków. Weźmy taki oto przykład. III Rzesza postanowiła odbudowę swego potencjału militarnego. Mając do wyboru: racjonalizację pracy zakładów przemysłowych, przyspieszającą proces remilitaryzacji i jak najszybszą likwidację bezrobocia, sztab gospodarczy uznał to drugie zadanie za ważniejsze i ustalił dzie-

dziny i etapy modernizacji przemysłu w zależności od procesu wchłaniania nadwyżki rąk roboczych.

Na podobne problemy będziemy natrafiali na każdym kroku w dziele odbudowy i przebudowy gospodarczej Polski. Np. w jakiej kolejności uszeregować zadania przebudowy struktury społeczno-gospodarczej, jak uprzemysłowienie i upełnorolnienie, gdy stoją odłogiem od zarania naszej niepodległości inne zadania będące w funkcjonalnej zależności od poprzednich, jak: rozbudowa sieci dróg lądowych i wodnych.

Wydaje się, że proces upełnorolnienia, jako bardzo skomplikowany i przewlekły, będzie znacznie łatwiejszy do opanowania w miarę wchłaniania przez przemysł i roboty publiczne nadmiernych nadwyżek rąk roboczych wsi. A i w dziele przebudowy struktury rolnej piętrzą się trudności natury hierarchicznej jak: melioracja i intensyfikacja gospodarstw samowystarczalnych, kierunek produkcji rolnej itp. Jak widzimy — są to wszystko zagadnienia o różnym stopniu wzajemnej zależności, zmiennej w czasie, ważne z punktu widzenia przestrzeni, wymagające nieustannej czujności, umiejętności przystosowania do koniunktury, zdolności do ryzyka — mimo to hamowanej przez świadomość następstw nieprzemyślanych decyzji.

Do zakresu problematyki ustrojowej należy także polityka populacyjna. Spotykamy się nawet z twierdzeniem, że problem demograficzny powinien mieć pierwszeństwo przed problemem gospodarczym, w związku z osłabieniem siły biologicznej narodu polskiego.

Wreszcie pozostanie do rozwiązania zagadnienie kierunku i zakresu rozbudowy gospodarstwa narodowego na tle jego powiązań polityczno-gospodarczych z resztą kontynentu i zamorskimi potencjami, zwłaszcza wobec perspektywy zazębienia w tej czy innej formie interesów Polski z interesami Europy Środkowo-Wschodniej. O ile wszyscy jesteśmy zgodni w opinii, że tylko ugruntowanie bytu politycznego krajów położonych między Niemcami i Rosją jest zasadniczym warunkiem umożliwiającym ich koordynację gospodarczą, o tyle istnieje wielka rozbieżność w określeniu roli poszczególnych gospodarstw narodowych w ich międzynarodowym zespole. Każdy już dziś zdaje sobie sprawę ze znaczenia więzów łączących gospodarkę światową. Już poprzednio przytaczaliśmy głosy o przyczynach i skutkach jej załamania się. Obecnie obserwujemy tendencje, które idą w następujących kierunkach:



- a) traktowanie zasobów światowych jako całości podlegającej dystrybucji przez jakiś czynnik nadrzędny;
- b) dążenie do tworzenia wielkich organizmów gospodarczo-politycznych o wspólnych ośrodkach dyspozycji (federacje, konfederacje, którym przeciwstawia się także koncepcje protektoratu — leadership, któregoś z wielkich mocarstw), wreszcie —
- c) gospodarstwa narodowe w granicach własnego państwa.

Ponieważ dwie pierwsze tendencje wywodzą się raczej z przesłanek politycznych nie będziemy się nimi zajmowali na tym miejscu, mimo ich znaczenia ze względu na konsekwencje gospodarcze. Pragniemy tylko zatrzymać się nad zagadnieniem hierarchii w budowie gospodarstwa narodowego w stosunku do zamierzeń włączenia go w ramy większych czy mniejszych organizmów ponadpaństwowych. Istota zagadnienia sprowadza się do pytania: w jakim zakresie z punktu widzenia gospodarczego Polska powinna połączyć swe interesy z losami innych gospodarstw narodowych. Zasadą bezsporną jest konieczność powiązania gospodarczego państw skazanych na współżycie przez warunki geopolityczne. Stopień tego powiązania powinien nie tylko zabezpieczać sprawność zewnętrznego działania tej wspólnoty, lecz i gwarantować wzmoczenie odporności wewnętrznej każdego z jej składników, co jest możliwe tylko przy zachowaniu warunków pełnego rozwoju własnych sił gospodarczych każdego z nich. Aby zadość uczynić tym warunkom przyszłe stosunki gospodarcze, zakres i czas ich powiązań, winny się opierać na zasadzie stopniowego wyrównywania różnic w poziomie i strukturze gospodarstw zainteresowanych państw, a to dla uniknięcia szkód w ich rozwoju i dorobku.

Wypowiedzi polskich ekonomistów są na ogół zgodne, kiedy przestrzegają, że np. „koordynacja gospodarcza w postaci unii celnej nie przyczyni się do koordynacji politycznej“ (422), i że zbyt daleko idąca i natychmiastowa unia gospodarcza mogłaby spowodować szkodliwe następstwa dla pewnych gałęzi przemysłu polskiego i narazić np. rolnictwo Czechosłowacji na konkurencję polską (46), że „można i należy dążyć do stworzenia... większego obszaru gospodarczego... lecz stopniowo, by dać czas i możliwość słabszym organizmom przystosowania się do silniejszych“ (53). Z rozważań tych nasuwa się wniosek: wśród zamierzeń zdążających w kierunku tworzenia bloków gospodarczych — prace nad przebudową i usprawnieniem własnego gospodarstwa społeczne-

go stoją na pierwszym miejscu, natomiast czas i zakres powiązań międzypaństwowych będzie zależał od wyników procesu wyrównawczego, regulowanego wymaganiami bezpieczeństwa zewnętrznego.

*Metody i środki.* O ile cele i zasady przebudowy ustroju społeczno-gospodarczego powinny być wynikiem kompromisu głównych kierunków politycznych kraju, o tyle wybór metod i środków realizacji będzie zawsze zależał od rzeczywistego układu sił, stanowiącego wyraz opinii i dążeń większości narodu. Wybór metod i środków będzie wtedy trafny, kiedy oprze się na gruntownej znajomości procesów i zasobów społeczno-gospodarczych oraz na zdolności przewidywania skutków przemian.

Przebudowa struktury społeczno-gospodarczej Polski ma iść w kierunku uprzemysłowienia i upełnorolnienia warsztatów rolnych, a to w celu wchłaniania przyrostu naturalnego ludności i zapewnienia jej wydajnej pracy, któraby się przyczyniła do podniesienia jej siły nabywczej i do pomnożenia dochodu społecznego, oraz spotęgowała zdolność obronną państwa.

Stajemy zatem przed zadaniami z dziedziny przemysłu, rolnictwa, finansów i polityki pieniężnej, nad którymi dominuje problem demograficzny. Każdy z tych działów gospodarki narodowej wymaga właściwych dla niego metod i środków, a wśród nich znowu odpowiedniej ich hierarchii. Będzie to przedmiotem dalszych rozważań.

### C. Dochód społeczny i majątek narodowy

Istotę dochodu społecznego stanowi wartość corocznej produkcji i wymiany wyrażona w pieniądzu. Wartość ta może być oszacowana tylko w przybliżeniu, ze względu na złożony charakter gospodarki narodowej i zmienność jej czynników. Zależnie od przyjętej metody obliczeń mogą zachodzić mniejsze lub większe odchylenia. Dochód społeczny Polski, pierwotnie obliczany na 16 miliardów, przy zastosowaniu innej metody został określony na 18 miliardów. Pomoce dla obliczeń stanowią statystyki: bankowe, przewozów, podatkowe, bilans płatniczy itd.

Żyjąc w zbiorowości, korzystamy ze wspólnych urządzeń, które powstają wysiłkiem naszej pracy i wyrzeczenia się części zarobków. W ten sposób dochód społeczny obciążają: wydatki państwowe i spożycie bieżące ludności. Im większe oszczędności będą obracane na potrzeby państwowe, tym bardziej będzie wzrastał wspólny majątek narodowy; im bardziej ograniczymy zbędne



spożycie, kierując oszczędności na cele produkcyjne, tym bardziej będzie wzrastał nasz dochód społeczny i majątek narodowy, który posłuży do zaspakajania potrzeb państwa i obywateli.

To uproszczone rozumowanie zakłada fakt, że nie każda praca jest jednakowo popłatna. Zbyt jednostronna struktura zawoduwa ludności powoduje zmniejszenie tempa narastania dochodu społecznego i majątku narodowego. Przewaga zawodu rolniczego w strukturze społeczno-gospodarczej Polski, przy równoczesnym niedorozwoju przemysłu, decydowała (między innymi) o niskim dochodzie społecznym ludności. Przeciętny dochód społeczny na głowę ludności w Polsce był pięciokrotnie niższy, niż w uprzemysłowionej W. Brytanii, a wyższy tylko w porównaniu z krajami bałkańskimi i Rosją Sowiecką (do 1934 roku).

Na przykładzie W. Brytanii zobrazujemy przemiany w dochodzie społecznym.

Dochód społeczny W. Brytanii w 1938 roku wynosił 5,085 milionów funtów (ponad 130 miliardów złotych), co po przeliczeniu na jednego obywatela wynosiło około 3,000 złotych rocznie. Podział tego dochodu był następujący: wydatki państwowe pochłonęły 849 milionów funtów, spożycie ludności — 4,000 milionów, oszczędności — około 222 milionów funtów. Przyjmując zatem dochód W. Brytanii na 100, poszczególne obciążające go pozycje można wyrazić stosunkiem: 77 — spożycie, 19 — wydatki państwowe, 4 — oszczędności.

Jednym z głównych zadań polityki gospodarczej jest oddziaływanie państwa na podział dochodu społecznego. Wpływ ten nie sprowadza się w czasie pokoju wyłącznie do regulowania wytwórczości i ograniczania spożycia, albowiem wchodzi tu w grę czynniki koniunkturalne, jak: fluktuacja cen, płac, kredytów, które oddziałują na zmiany w dochodzie społecznym. Wrażliwość dochodu społecznego na grę czynników koniunktury w czasie pokoju podnoszą jeszcze bardziej dążenia polityki społecznej do zaspakajania wszystkich potrzeb, często bez oglądania się na taki wzrost dochodu społecznego, któryby we właściwym czasie mógł sprostać stawianym wymaganiom. W tej niewspółmierności potrzeb w stosunku do możliwości ich zaspokojenia tkwi odwieczny konflikt ciężący na zagadnieniu sprawiedliwego podziału dochodu społecznego. Oto przystępne ujęcie tego procesu. „We wszystkich społeczeństwach cywilizowanych każda jednostka wrzuca w strumień obrotu różne wartości, sprzedając swe towary lub wynajmując swe usługi, a w zamian za nie wyławia ciągle inne

wartości, w kształcie dochodów wszelkiego rodzaju. Każdy ofiaruje to, co posiada: rolnik — plody ziemi, właściciel domu — mieszkania, kapitalista — kapitały, fabrykant — swe wyroby, robotnik — swą pracę. Każdy stara się oczywiście sprzedać swe dobra lub usługi jak najlepiej, lecz nie zależy to od niego, bo cenę reguluje prawo popytu i podaży. Będzie więc ona wyższa lub niższa w miarę tego, czy towar służy silniejszym, bądź słabszym potrzebom odbiorców. Wskutek tego cenę naszych wytworów i usług ustanawia konsument, a ta cena właśnie tworzy nasz dochód w kształcie płacy, honorarium, czynszu najmu i dzierżawy.

Cała więc kwestia sprowadza się do pytania, czy każdy z ogólnej masy przedmiotów gospodarczych odbiera wartość równą tej, którą tam włożył“ (859).

Pomijając względność pojęcia sprawiedliwości w rozdziale dochodu społecznego, gospodarka narodowa musi podążać w kierunku zachowania równowagi pomiędzy wzrastającymi potrzebami a możliwościami organizmu państwowego. Wyrazem tych możliwości jest budżet państwa, który między innymi pochłania część dochodu społecznego. Normalnie, w gospodarce pokojowej budżet państwa może obciążyć dochód społeczny do wysokości 15%. Przy 16 miliardach tego dochodu w Polsce przed wojną — budżet nasz w wysokości 2,5 miliardów złotych rocznie, stanowił kres możliwości pomimo, że potrzeby domagały się znacznego jego podwyższenia.

Państwa, których położenie geopolityczne nie jest pod znakiem stałego zagrożenia, jak np. państwa Ameryki Południowej, mogą przeznaczać na cele publiczne 10% dochodu społecznego. Skrajnym natomiast przykładem będzie Związek Sowiecki, który zużywał aż 65% swego dochodu, pomimo, że jego wymiar na głowę był niższy niż w Polsce.

Jak widzimy, znalezienie właściwej granicy obciążenia dochodu społecznego nie jest wyłącznie zagadnieniem gospodarki czy nawet bezpieczeństwa, lecz także i ustroju państwowego. Ustrój oparty na poszanowaniu swobód obywatelskich nie może wycisnąć ze społeczeństwa świadczeń na rzecz państwa w granicach maksymalnych. Granice te obniży jeszcze bardziej konieczność pogodzenia wolności z możliwościami wynikającymi z niskiego dochodu społecznego.

Możliwości podniesienia dochodu społecznego leżą przede wszystkim w zrównoważeniu struktury zawodowej ludności, co dla Polski wyraża się koniecznością większego uprzemysłowienia



kraju. Dopóki przeważającym elementem tej struktury będzie rolnictwo z bierną, nieproduktywną nadwyżką rąk roboczych — nie można liczyć na wzrost dochodu społecznego dla całości państwowej. Sama równowaga strukturalna nie wystarcza. Musi być nadany zarówno naszej wytwórczości przemysłowej jak i rolniczej taki kierunek, który umożliwi szybsze narastanie dochodu społecznego. Stąd konieczność przestawienia gospodarki rolnej ze zbożowej na hodowlano-przetwórczą, w przemyśle zaś — uszlachetnienie przeróbki surowców.

Pochodną rozwoju rolnictwa i przemysłu jest dziedzina usług. Statystyka wskazuje, że wzrost zatrudnienia w dziedzinie usług (handel, bankowość, transporty, zawody wolne itp.) pociąga za sobą szybkie zwiększanie się dochodu społecznego.

Uprzemysłowienie kraju wymaga znacznych kapitałów. Zanim proces kapitalizacji wewnętrznej osiągnie pożądane tempo i umożliwi wzrost inwestycji przemysłowych — należy się liczyć z nieuniknionym następstwem wyniszczenia kraju, które spowoduje, że przez pewien okres czasu po wojnie znaczna część dochodu społecznego będzie obracana na pokrycie niezbędnych potrzeb konsumpcji bieżącej. Ponieważ ograniczenie tej konsumpcji nie może zejść poniżej dającego się dość ściśle określić minimum egzystencji, a równocześnie uprzemysłowienie jest nieodzownym warunkiem rozwoju gospodarczego — przeto realizacja programu inwestycyjnego nie będzie możliwa bez napływu kapitałów zagranicznych. Aby środki przeznaczone na inwestycje mogły spełniać swą rolę twórczą w przysparzaniu nowych wartości — zalecana jest taka polityka budżetowa, która pozwoliłaby na planową, obejmującą wieloletnie okresy, gospodarkę inwestycyjną, niezależnie od rocznych budżetów państwowych.

Po zaspokojeniu gwałtownych potrzeb konsumpcji w przejściowym okresie powojennym — według opinii ekonomistów Polska będzie mogła inwestować do 10% dochodu społecznego rocznie. Przed rokiem 1939 inwestycje w Polsce sięgały przeciętnie 8%, w Niemczech 11%, w Anglii 6%, przy czym ta ostatnia cyfra nie była miarą możliwości, lecz wskazuje na pewien stopień nasyceń gospodarstwa angielskiego.

Inne natomiast możliwości ma państwo w czerpaniu z dochodu społecznego w czasie wojny. Im większy jest dochód społeczny i majątek narodowy, tym większa zdolność przetrzymania długotrwałego wysiłku wojennego.

W czasie wojny można wydać z dochodu społecznego 50 a na-

wet 75%. Wymaga to jednak znacznych ofiar i wyrzeczeń. Państwo musi stosować daleko idącą ingerencję w dziedzinie cen, płac, zwiększać obciążenia podatkowe, ograniczać spożycie — wszystko w celu gromadzenia środków na cele wojenne. Jest rzeczą zrozumiałą, że czerpanie dochodów państwowych na cele wojenne, np. z podatków od dochodów, jest bardziej możliwe przy dużej zamożności kraju, którego funkcją jest rozwinięty przemysł. W. Brytania może sobie pozwolić w obecnej wojnie światowej na obłożenie dochodów podatkiem w wysokości od 6 do 95%, czyli pewna grupa obywateli musi oddać do skarbu państwa 19,5 sh. na 20 sh. zarobionych. Jest to możliwe wobec wysokiej przeciętnej dochodu społecznego obywateli brytyjskich, który wynosił 110 funtów w 1939 r., a wzrósł do 158 funtów w 1942 r. Gdybyśmy natomiast chcieli zastosować podobne normy w polskich warunkach, to okazałoby się, że już oddanie do skarbu państwa 15% z przeciętnego dochodu społecznego w wysokości około 460 złotych, tj. mniej więcej 17,5 funtów — stworzyłoby dla mieszkańców Polski sytuację, któraby się wyraziła trzykrotnie niższą stopą życiową w czasie pokoju, „aniżeli wynosi standard spożycia... mieszkańca W. Brytanii w czasie wojny“, i tak obniżony w porównaniu ze stopą pokojową (858).

W tych warunkach ani ograniczenia konsumpcji, ani obciążenia podatkowe lub pożyczki wewnętrzne nie mogłyby stanowić realnego źródła dochodów na prowadzenie wojny.

Stąd wniosek: podniesienie dochodu społecznego prowadzi przez rozbudowę zrównoważonej gospodarki narodowej, która pomnaża majątek narodowy w trwałych inwestycjach i daje środki dla walki z długotrwałymi kryzysami gospodarczymi i wojennymi.

#### *D. Rola złota i znaków pieniężnych*

W starożytności i w średniowieczu pieniądz odpowiadał wartości metalu, z którego był wykonany i był miernikiem bogactwa. Wskutek fałszowania metalowego pieniądza przez niektórych monarchów średniowiecza i zmniejszania się jego wartości, zamożne warstwy zaczęły gromadzić bogactwa w postaci przedmiotów wartościowych, wykonanych z cennych kruszców. Niewygodą tego systemu wywoływała zamianę przedmiotów na monety złote i srebrne i to zapotrzebowanie zadecydowało o wartości użytkowej tych metali.

W końcu XVII wieku Bank Angielski pierwszy wprowadził do



obrotu banknoty zamiast złota. Ponieważ państwo uznało ten pieniądz papierowy i gwarantowało jego wartość, mimo że emisje banknotów przewyższały w sumie ogólnej ich pokrycie w złocie, przeto uzyskał on powszechne zaufanie, stając się wygodnym środkiem płatniczym.

Pod koniec XIX wieku i na początku XX ten stan rzeczy trwał, wobec ustalonej zasady wymienialności banknotów na złoto, co stanowiło nieodzowny warunek ułatwiający dokonywanie zakupów na rynkach zagranicznych.

„Do wojny światowej 1914 — 1918 r. we wszystkich krajach środkowej i zachodniej Europy było w obiegu rynkowym więcej złotych monet niż banknotów, ale już wówczas nie tylko gotówkowy pieniądz był środkiem uiszczania zobowiązań płatniczych. Obrót czekowy w krajach anglosaskich przekraczał parokrotnie obrót gotówkowy, a suma wkładów bankowych, którymi posiadacze ich mogli dysponować jako środkami płatniczymi, przewyższała na przełomie XIX i XX w. o kilkaset procent sumę wszystkich pieniędzy zarówno kruszcowych, jak i banknotów“ (526).

Mimo tego, że nigdzie pokrycie banknotów złotem nie przewyższało w tym czasie 80%, a największe transakcje odbywały się przeważnie systemem bezgotówkowym — ogół jeszcze wierzył w onnipotencję złotej waluty. Dopiero kryzys światowy i towarzyszące mu inflacje oraz ograniczenia wolnej wymiany towarów spowodowały nie tylko zakłócenia w wolnym do niedawna międzynarodowym obrocie pieniężnym, ale unaocniły ponadto, że uniwersalizm złotej waluty, na której była oparta gospodarka światowa, stał się fikcją, że można także gospodarować na podstawie unarodowionego pieniądza, „ponieważ pieniądz coraz bardziej stawał się uprawnieniem rozporządzania częścią dochodu i majątku społecznego, a coraz w mniejszym stopniu był rzeczą posiadającą własną użyteczność — to jest dematerializował się“ (526). To też przed drugą wojną światową szereg państw z Anglią na czele porzucił zasadę pokrycia banknotów zasobami złota, dążąc świadomie przez obniżenie ich kursu do stworzenia dogodniejszych warunków dla własnego eksportu towarów.

Polską politykę walutową, utrzymującą aż do wybuchu drugiej wojny światowej kurs banknotów na równi złota, uważano za błędną. Obecne przewidywania na okres powojenny idą w kierunku oderwania polskiej waluty od złota, a to w celu uniezależnienia polityki kredytowej Banku Polskiego od międzynarodowych rynków pieniężnych i od bilansu płatniczego.

## E. Zagadnienie budownictwa i pożarnictwa

Statystyka za r. 1931 wykazuje w Polsce ogółem 618,800 budynków we wszystkich miastach, z czego 112,900 było drewnianych, 219,500 z materiałów mieszanych (głina, ziemia, drzewo, cegła), a tylko 45,9% ogólnej ilości stanowiły budynki murowane.

56,2% budynków mieszkalnych w miastach nie posiadało żadnych instalacji, jak: wodociągi, kanalizacja, elektryczność, gaz i w tych niezaopatrzonych domach mieszkało 33,4% ludności miejskiej.

Niesprawiedliwością byłoby przypisywanie tego stanu wyłącznie zaniedbaniom gospodarczym. Wystarczy stwierdzić, że straty spowodowane przez wojnę tylko w latach 1914 — 1918 wyniosły w nieruchomościach 21 miliardów franków w złocie, podczas kiedy uzyskane odszkodowania stanowiły znikomą i nic nie znaczącą sumę, bo np. ze strony Niemiec zaledwie kilka milionów marek.

Nie trzeba chyba udowadniać, jak wielkie szkody przynosi tak niezadawalający stan ilościowy i jakościowy naszego budownictwa mieszkaniowego zarówno dla majątku narodowego, jak i dla wydajności pracy mieszkańców.

Szkody strawionych przez pożary budynków wyrażają się ilością 51,9 tysięcy, których wartość ubezpieczeniowa w jednym tylko 1932 roku wynosiła 118,7 milionów złotych, a strata efektywna sięgała 30%.

Przed wojną zaludnienie mieszkań w Polsce wynosiło 2,2 mieszkańców na jedną izbę, podczas gdy na zachodzie wypadało ich zaledwie 0,7. Obliczenia potrzeb budowlanych z uwzględnieniem przyrostu ludności i przypuszczalnych strat oparte są na założeniu, że w pierwszym dziesiętku lat po wojnie zagęszczenie mieszkań nie powinno przekraczać 1,7 mieszkańców na izbę, w następnych zaś 1,4. Przy tych normach nasilenie budownictwa mieszkaniowego musiałoby dojść do 400 tysięcy izb rocznie.

Budownictwo mieszkaniowe musi uwzględniać jednak nie tylko potrzeby ilościowe, lecz i jakościowe. Na potrzeby jakościowe składają się wymagania zdrowotne, użyteczności gospodarczej, kulturalnej i bezpieczeństwa.

Względy zdrowotne indywidualnych mieszkań nie sprowadzają się tylko do odpowiedniej kubatury, która wobec zniszczeń i głodu mieszkaniowego nie da się tak szybko osiągnąć. Będą tu wchodziły w grę: instalacja wodociągowa, asenizacja. Zarówno względy higieny, jak i kultury mieszkań domagają się radykalnej po-



prawy tego stanu rzeczy, którego usunięcie nie leży wyłącznie w zakresie możliwości pojedynczych mieszkańców, lub samorządów miejskich. Nie należy zapominać, że właściwe rozwiązanie sprawy czyszczenia miast łączy się z wykorzystaniem odpadków, co wymaga wprawdzie pewnych nakładów pieniężnych, niemniej jednak opłaca się na pewno, zwłaszcza w okresie wzrostu potrzeb wojennych przy zmniejszających się możliwościach ich zaspokojenia.

Wymagania gospodarcze indywidualnego budownictwa mieszkaniowego powinny harmonizować z kulturą i higieną mieszkań. O ile strona architektoniczna tego typu budowli została w ostatnim dwudziestolecu rozwiązana w Polsce na ogół szczęśliwie — o tyle ich strona gospodarcza pozostawiała nadal wiele do życzenia. Unikaliśmy wprawdzie koszarowego stylu, ale tandeta podnosiła i tak wysokie koszty budowy. Poza niesumiennością przedsiębiorstw budowlanych i wadliwą organizacją różnego typu spółek i spółdzielni mieszkaniowych — przyczyny zdają się leżeć w niedostatecznym poziomie i rozwoju poszczególnych działów przemysłu budowlanego. Brak mechanicznych suszarni budulca i impregnacji powodował szybkie paczenie się drzwi, okien, zagrybianie podłóg. Mała rozpiętość cen między drzewem i cegłą stwarzała tendencje do drewnianego budownictwa.

Pewna ilość tzw. nienośnych terenów budowlanych w Polsce wymaga specjalnych gatunków cementu, których u nas nie produkowano. Budowa poza dużymi miastami była niezwykle utrudniona wobec braku wykwalifikowanych rzemieślników lub odpowiednio urządzonych mniejszych zakładów mechanicznych na prowincji. Sytuację pogarszało znaczne zróżnicowanie wszelkiego rodzaju instalacji budowlanych, przy niedostatecznym ich rozprawieniu w handlu.

Nie będzie kompletna lista tych niedomagań, jeżeli jej nie uzupełnimy: drogim kredytem, słabą siecią przedsiębiorstw budowlanych najczęściej nie operujących koniecznym kapitałem i urządzeniami, oraz brakiem średnich sił technicznych.

Te i wiele innych niedomagań stwarzają same przez się program dla przyszłych poczyną.

Najtrudniej pogodzić wymagania gospodarcze z potrzebami bezpieczeństwa.

Zagadnienie budownictwa z punktu widzenia obrony ma dwa aspekty: ogólny i specjalny.

Kierunek przygotowań pokojowych w zakresie przystosowania

ogólnego budownictwa do wymagań opl. będzie zależał od stwierdzenia, czy jest to możliwe, a więc i celowe wobec potęgi niszczącej nowoczesnego lotnictwa bombowego.

Polskie przygotowania w ostatnich latach poprzedzających wybuch wojny w 1939 roku poszły w kierunku daleko idących ograniczeń i rygorów w stosunku do budownictwa ogólnego (mieszkaniowego i przemysłowego) pod kątem przewidywań potrzeb opl.

Rygory te były przestrzegane tylko w budownictwie państwowym, podczas gdy prywatne obchodziło je z powodzeniem dzięki niedostatecznej precyzyjności zarządzeń, wynikających z braku doświadczenia, rzeczoznawców, a więc i kontroli.

Ten stan rzeczy musiał spowodować niepożądane a jednak nieuniknione następstwa, jak: znaczne podniesienie kosztów budowlanych, dowolność interpretacji przepisów. Łańcuch przyczyn i skutków powiększał się dzięki przerostowi celów nad możliwościami realizacji.

Zwiększenie kosztów budowlanych zwalniało tempo rozbudowy. Dowolność interpretacji przepisów przyczyniała się do zatargów między władzami cywilnymi i wojskowymi, stwarzając okazję do rygorystycznych nacisków o pozorach szykan lub odwrotnie, do jawnej tolerancji zaniedbań. Stąd — brak zaufania do władzy, które pogłębiały nieprzemyślane i niczym nie usprawiedliwione zarządzenia w postaci np. przymusowej likwidacji murowanych ogrodzeń, tak przydatnych w walkach o miejscowości.

Dopiero w świetle dzisiejszych doświadczeń można sobie uświadomić błędny kierunek tych zarządzeń. Kaliber stosowanych w obecnej wojnie bomb i torped powietrznych, znoszących całe bloki domów, obracających w perzynę całe dzielnice i rozległe zabudowania fabryczne — przekreśla wszelkie kalkulacje w kierunku uodpornienia naziemnych budowli przed bombardowaniem z powietrza, którego technika nie wypowiedziała wszakże swego ostatniego słowa.

Jedyny wniosek, który się narzuca z dotychczasowej praktyki, będzie: przystosowanie budownictwa ogólnego do wytrzymałości na burzące działanie lotnictwa jest niecelowe. Uznanie tej tezy ma doniosłe znaczenie wobec olbrzymich zadań odbudowy w Polsce powojennej. Pozytywna strona tego zagadnienia musi znaleźć rozwiązanie na innej drodze.

Skoro nie możemy zapobiec zniszczeniu — musimy je utrudnić, zmuszając przeciwnika do zwiększenia użycia sił i środków zniszczenia.



Jednym ze środków obrony jest rozproszenie. Zastosowanie tego środka w budownictwie zarówno prywatnym jak i przemysłowym jest niewątpliwie skuteczne i ma powszechne zastosowanie w nowoczesnej urbanistyce.

Proces populacyjny wysunie jednak prędzej czy później zagadnienie ekonomii zabudowy powierzchni, wyrażające się w tendencji do wznoszenia wysokich budowli na wzór amerykański. Brak danych statystycznych z wojny w obecnej fazie, nie pozwala jeszcze na zajęcie stanowiska za lub przeciw rozbudowie pionowej z punktu widzenia obrony. Jedno jest natomiast niewątpliwe: rozbudowa pionowa jest sprzeczna z zasadą rozproszenia, zaś wymogi bezpieczeństwa wskazują na konieczność zwrócenia większej uwagi na solidność fundowania i podpiwniczenia budynków, w kierunku ich wykorzystania zarówno jako schronów, jak też dla organizowania obrony miejscowości. W budownictwie przemysłowym przeważa konstrukcja żelbetowa. Zastrzeżenia z punktu widzenia obronności, odnoszą się do zastosowania tej techniki do wiązań stropowych, które widywaliśmy często w wielkich halach fabrycznych, montowniach i w tp. budynkach przestrzennych. Wydaje się, że odbudowę tego rodzaju budynków w znacznie większym stopniu ułatwia stosowanie wiązań żelaznych, niż żelbetowych, a to ze względu na większą łatwość i szybkość wymiany zniszczonych elementów.

W budownictwie przemysłowym nurtują dwa przeciwstawne prądy. Jeden reprezentuje pogląd, zalecający włączanie obiektów fabrycznych do istniejących rejonów miejskich, drugi — wypowiada się za ich odosobnieniem.

Za pierwszym poglądem przemawiają głównie względy oszczędnościowe. Miasta są zwykle ośrodkami komunikacyjnymi i energetycznymi, których urządzenia mogą być w zasadzie wyzyskane dla potrzeb zakładów przemysłowych. Jeżeli się jednak zważy stan elektryfikacji Polski, to może się okazać, że ośrodki miejskie nie będą w stanie obsłużyć większych obiektów fabrycznych. Oczywiście program elektryfikacji może z góry przewidzieć budowę nowych siłowni, wystarczających zarówno dla potrzeb miejskich jak przemysłu, jednak względy bezpieczeństwa przemawiają za wyposażeniem większych zakładów przemysłowych we własne elektrownie, jako zapasowe źródła energii. Istotną zatem oszczędność sprowadza się do wykorzystania urządzeń komunikacji kolejowej.

Pozory słuszności ma też opinia, że budynki fabryczne w du-

żych kompleksach miejskich uzyskują naturalne warunki maskowania. Względ ten stracił wiele ze swego znaczenia wobec dużego postępu w technice precyzyjnego bombardowania, które już na podstawie pokojowego wywiadu poddaje zniszczeniu dowolnie wybrane obiekty, jak tego mieliśmy wiele przykładów w toku drugiej wojny światowej.

Nie wytrzymuje próby wojny również opinia, że te same środki opl., które bronią miasta, stanowią tym samym o bezpieczeństwie fabryk na jego obszarze. Można to twierdzenie odwrócić w tym sensie, że jest to ułatwienie napadu lotniczego, podczas gdy jednym ze środków obrony jest właśnie rozproszenie, które ma na celu zmuszanie przeciwnika do użycia większych sił.

Wyodrębnianie obiektów w osobne osiedla fabryczne ma także swoje złe i dobre strony, które jednak zmieniają się z czasem. Niewątpliwie rejon fabryczny z dala od miasta pociąga za sobą konieczność budowy dróg i odnóg kolejowych, oraz dublowania wszelkich innych urządzeń użyteczności publicznej, kulturalnych itp. Wszakże miasta nasze i tak nie były zbyt bogate w te urządzenia; przy ich niedostatku i wadliwym rozplanowaniu miast — braki te znajdują łatwiejsze rozwiązania w nowych osiedlach fabrycznych, niż na drodze przystosowywania do powiększonych potrzeb uprzemysłowionych miast.

Najbardziej przekonującym argumentem za tworzeniem nowych zgrupowań zakładów przemysłowych będzie logika wymagań urbanizacji Polski, która musi uwzględniać także racjonalne rozmieszczenie przemysłu, z punktu widzenia rozwoju gospodarczego. Wymagania te idą w kierunku zgęszczenia sieci miast, ograniczenia wielkości dużych miast, rozbudowy dużych wsi o dobrych warunkach komunikacyjnych, równomiernej rozbudowy przemysłu na obszarze całego kraju, ze szczególnym naciskiem na rejony o wielkim przeludnieniu rolnictwa.

Plan rozbudowy według tych założeń może doprowadzić po pewnym czasie do następującego stanu: dawne większe miasta wchłoną małe i część średnich warsztatów przemysłowych i rzemieślniczych, większe wsie i mniejsze miasta oraz obszary nieprodukcyjnie przeludnione staną się ośrodkami średniego i wielkiego przemysłu głównego i pomocniczego, który da zatrudnienie nadwyżce wiejskiej ludności niewchłoniętej przez miasta.

O ile ogromnisz zniszczeń wojennych nakazuje jak najdalej posuniętą ostrożność w szafowaniu kosztownymi koncepcjami urbanistycznymi, o tyle względy rozwojowe przemawiają za planową



odbudową i zabudową, choćby się miało zaczynać od baraków. Nadanie fałszywego kierunku w pierwszym stadium zaciąży fatalnie na dalszym rozwoju.

**Pożarnictwo.** Wymogi stawiane budownictwu mieszkaniowemu przez niebezpieczeństwo ogniowe dotyczą: rozplanowania miast i osiedli, izolacji obiektów, zapasowych źródeł wody i organizacji ratownictwa.

Rozplanowanie miast i osiedli powinno się opierać na tych samych zasadach, które obowiązują ogólne budownictwo, wobec niebezpieczeństwa burzenia. Zastosowanie tych zasad odpowiada jednocześnie wymaganiom izolacji i dostępu do obiektów objętych pożarem.

Warunkiem skuteczności akcji przeciwpożarowej jest zabezpieczenie i obfitość źródeł wody. Stosowana powszechnie ze względów oszczędnościowych centralizacja wodociągów przedstawia poważną groźbę pozbawienia wody całego naraz miasta w wypadku ich zniszczenia. Poza dekoncentracją wodociągów (filtrów, stacji pomp), która nie zawsze i nie wszędzie będzie możliwa, istnieją następujące środki zaradcze: baseny, studnie publiczne, studnie indywidualne. Liczne i rozrzucone wewnątrz miasta baseny, częściowo tylko czynne, tj. wypełnione wodą — inne wyzyskane w czasie pokoju jako miejsca zabaw na skwerach, w ogródkach Jordanowskich oraz w ogrodach publicznych — spełnią podwójną rolę: na rzecz zdrowia mieszkańców i ich przyszłego bezpieczeństwa.

Studnie publiczne, których źródłem zaopatrzenia są wodociągi, powinny być dublowane studniami artezyjskimi o własnym zaopatrzeniu. W związku z rozplanowaniem poziomym budowli będzie wskazane również posiadanie indywidualnych, a przynajmniej grupowych studzien, stanowiących uzupełnienie źródeł wodnych: wodociągowych, dzielnicowych basenów i studni publicznych. Jest rzeczą zrozumiałą, że ilość i jakość środków zaopatrzenia w wodę będzie zależała w pierwszym rzędzie od warunków podglebia, lecz celowość i ekonomiczność tych instalacji może zapewnić jedynie przewidujące ich rozplanowanie.

Podstawą służby ratownictwa pożarowego są stałe (zawodowe) straże ogniowe, których kadra i sprzęt służy do rozbudowy służb pomocniczych.

Główny ciężar walki z niebezpieczeństwem pożarów na obszarze Polski spoczywał jednak na ochotniczych strażach ogniowych zarówno w większości miast, jak i z reguły na wsi. Dzięki inicja-

tywie i pomocy finansowej ze strony towarzystw ubezpieczeń od ognia zaznaczył się w ostatnich latach przed 1939 rokiem znaczny wzrost ochotniczych straży i ich zaopatrzenia w nowoczesny sprzęt. Jeżeli ten stan rzeczy wystarczał z biedą w czasie pokoju, to jednak okres wojny wymaga poważniejszego przygotowania na tym odcinku.

Przygotowania te muszą iść w kierunkach: ustawodawczym, organizacyjnym i technicznym.

Ustawodawstwo budowlane powinno w większej, niż dotąd mierze uwzględnić współzależność środków zapobiegawczych przeciw burzeniu jak i przeciw pożarom, jako łącznym skutkom walki.

Chaotyczna zabudowa naszych miast i wsi, rozwielenie i nieracjonalne budownictwo drewniane, tolerowanie nieznanego na zachodzie strychów, brak ustalonego miejsca dla służby pożarnictwa w hierarchii zagadnień mobilizacyjnych — wszystko to domaga się rozwiązania na drodze ustawodawczej, z uwzględnieniem optymalnego udziału inicjatywy społecznej.

Zagadnienia organizacyjne dotyczą: kierownictwa, oddziałów, sprzętu.

Kierownictwo sprawami pożarnictwa powinno się znaleźć na wszystkich szczeblach hierarchii administracyjnej od ministerstwa do powiatu i pozostawać w ścisłej współpracy z resortem budowlanym, zdrowia i z władzami opl.

Zadania kierownictwa będą następujące:

a) inicjatywa ustawodawcza, b) rozplanowanie sieci organizacyjnej straży, c) przemysł sprzętowy i zaopatrzenia, d) studium doświadczeń drugiej wojny światowej w dziedzinie pożarnictwa, e) wyszkolenie straży zawodowych, czuwanie nad wyszkoleniem straży ochotniczych, f) zagadnienia mobilizacji personalnej i materiałowej.

Inicjatywa ustawodawcza (w tym resorcie tylko pośrednia) musi się liczyć z koniecznością wywalczenia właściwego miejsca dla problemu pożarnictwa w ogólnej hierarchii celów odbudowy. Wielkie zróżnicowanie stanu bezpieczeństwa w poszczególnych dzielnicach Polski wymaga elastyczności sformułowań prawnych, jednak przenikniętych myślą przewodnią podciągnięcia ku wzorom zachodnio-europejskim.

Sieć organizacyjna ośrodków pożarnictwa powinna odpowiadać nie tylko gęstości zaludnienia, lecz i charakterowi zabudowy oraz planowi rozbudowy.



Mając te względy na uwadze, okaże się koniecznym tworzenie zawodowych straży pożarnych nie tylko w większych miastach, lecz i w rejonach niektórych powiatów, dla potrzeb bezpieczeństwa, jak i z konieczności posiadania w pewnych skupieniach kadry zawodowej oraz czynnych warsztatów praktycznego wykształcenia dla okolicznych straży ochotniczych.

Przemysł rodzimy sprzętu pożarniczego powinien nas stopniowo uniezależnić od zagranicy, w takiej samej mierze jak uzbrojeniowy. Zakres potrzeb polskich w tej dziedzinie stwarza dobrą koniunkturę zbytu.

Jako wytyczne dla kierunku rozwoju technicznego narzędzi pożarniczych będą: motoryzacja, szybkość, oszczędność i prostota obsługi, łatwość konserwacji, przystosowanie do potrzeb wielkich jak i małych budowli oraz do użytku indywidualnego, standaryzacja uwzględniająca dostosowanie do jednolitych urządzeń wodociągowych.

Druga wojna światowa dostarczy tak bogatego materiału doświadczeń w dziedzinie zwalczania pożarów, że stworzenie komórki studiów na naczelnym szczeblu kierowniczym wydaje się koniecznością nie wymagającą bliższego uzasadnienia.

Badania powinny objąć zarówno stronę techniczną jak i taktyczną pożarnictwa, przede wszystkim pod kątem wymagań wojny.

Ponieważ właściwy warsztat wykształcenia praktycznego i doświadczeń mogą stwarzać tylko straże zawodowe — przeto kierownictwo ich wykształceniem powinno być scentralizowane.

Ingerencja centralnych organów kierowniczych w wykształcenie ochotniczych straży ogniowych ograniczy się do obsługi ich potrzeb przy pomocy zawodowej kadry instruktorskiej i współpracy w planowaniu produkcji kadry rezerwowej.

W ten sposób dochodzimy do kulminacyjnej fazy przygotowań mobilizacyjnych. Wprawdzie istotnym sprawdzianem wartości wszelkich przygotowań jest dopiero wojna, to jednak już sama próba zbilansowania stopnia naszej gotowości w elaboratach mobilizacyjnych jest czynnością nieodzowną, a wartość jej mierzy się ścisłością aktualizacji i umiejętnością wyciągania wniosków.

Przygotowania mobilizacyjne obejmują personel kierowniczy, instruktorski, wykonawczy i sprzęt, ich uzupełnianie tak odnośnie straży zawodowych, jak i ochotniczych.

Ze względu na absorbowanie przez pożarnictwo na wszystkich jego szczeblach ludzi podlegających mobilizacji przemysłowej

i wojskowej — jego przygotowania mobilizacyjne muszą być uzgodnione z tymi resortami.

Procedura tych przygotowań jest analogiczna jak w przemyśle i polega na reklamacjach niezbędnego personelu kierowniczego i związków mobilizacyjnych, dla których muszą być przewidziane uzupełnienia do planu rozwinięcia.

Przygotowanie do mobilizacji materiałowej polega na opracowaniu planu rozwinięcia jednostek straży i na gromadzeniu potrzebnego dla nich sprzętu i zaopatrzenia.

W tej dziedzinie należy się liczyć z faktem, że przestawienie przemysłu na produkcję wojenną z wybuchem wojny prawie całkowicie przekreśla jego możliwości obsługi potrzeb nie wchodzących w zakres zbrojeń. Dlatego też dążyć trzeba do gromadzenia rezerw sprzętowych w granicach planu rozbudowy pożarnictwa wojennego.

Z pojęciem mobilizacji łączy się zagadnienie ewakuacji sprzętu i personelu.

Jeżeli ten dział przygotowań jest nieodłączną częścią mobilizacji przemysłu, sił zbrojnych, a w pewnych granicach i administracji państwowej — to w odniesieniu do pożarnictwa ewakuacja jest nonsensem o posmaku samobójstwa.

Niestety, w kampanii wrześniowej w Polsce byliśmy świadkami ogałacania opuszczanych obszarów z cenniejszego sprzętu pożarniczego wtedy, gdy pozostawione mienie trawiły pożary.

Powinna tu obowiązywać zasada, że sprzęt pożarniczy jest przywiązany do miejsca i nie podlega ewakuacji; jedyny wyjątek stanowią wojskowe straże ogniowe, a z personelu ogólnego — tylko roczniki przewidziane w mobilizacji wojskowej lub przemysłowej.

#### F. Istota gospodarki planowej

W społeczeństwie polskim tkwi świadomość konieczności zespolenia wysiłków w kierunku przebudowy ustroju państwowego, jest gotowość do jak najdalej idących ofiar na rzecz zbiorowości oraz zrozumienie potrzeby uszeregowania zadań według ich wagi, pilności i możliwości zaspokojenia w ramach określonego planu. Chodzi jednak o to, aby w ogromie tych zadań i potrzeb sam plan przebudowy nie przerósł należytej mu rangi środka i nie przesłonił sobą celu, któremu ma służyć. Dalsze nasze rozważania poświęcamy właśnie analizie planowania, dążąc do ujęcia jego istoty, zakresu i organizacji w dziedzinie gospodarstwa narodowego.



Obserwacja procesów rozwojowych w poszczególnych państwach pozwala na stwierdzenie następujących zjawisk: zmiana w ocenie czynnika demograficznego, wzrost wydatków na cele publiczne, pogłębianie się rozdziału między produkcją i własnością, wzrost kontroli państwowej w różnych dziedzinach życia zbiorowego.

Już poprzednio określiliśmy rolę czynnika demograficznego w gospodarce narodowej.

Wymagania polityki populacyjnej, zakłócenia w gospodarce światowej, troska o bezpieczeństwo zewnętrzne itd. — wszystko to wpływa na stałe zwiększanie wydatków na cele ogólne państwa. Od 1913 roku całość świadczeń państwowych w Niemczech, w Wielkiej Brytanii, we Francji i we Włoszech zwiększyła się z jednej szóstej dochodu społecznego do  $\frac{1}{3}$ , z tendencją do wzrostu zwłaszcza w okresach kryzysu gospodarki. Po pierwszej wojnie światowej świadczenia w zakresie ubezpieczeń społecznych i rent wzrosły niepomiernie. Renty społeczne w Niemczech stanowiły 3,9 % dochodu narodowego, we Francji i w W. Brytanii od 1,5 do 2%, we Włoszech 1% (209). Jest rzeczą zrozumiałą, że wraz z mnożeniem się dziedzin wspólnoty narodowej podpadających pod opiekę państwa — dąży ono do kontroli świadczeń, albo po prostu podporządkowuje sobie te działy gospodarki, które decydują bądź o potencjale gospodarczym, bądź o bezpieczeństwie zewnętrznym.

Wzrost wydatków publicznych i kontroli gospodarki przez państwo wywołuje z kolei inne zjawisko polegające na tym, że indywidualne gospodarstwo coraz bardziej traci możliwości egzystencji przy pomocy własnych sił i środków; w ten sposób następuje stopniowy rozdział między własnością prywatną a produkcją.

Interwencja państwa w zależności od przyjętego systemu gospodarki może być głębsza lub powierzchowna, doraźna lub planowa.

Zjawiska te, przytoczone raczej przykładowo i dalekie od wyčerpania, są przejawami życia pokojowego. Natomiast w czasie wojny lub nawet w okresie zagrożenia interwencja państwa sięga znacznie głębiej we wszystkie dziedziny życia zbiorowego i jednostki, przy czym powaga położenia już nie pozwala na dorywczość i półśrodki, lecz zmusza do stosowania planowej gospodarki wszystkimi rozporządzalnymi zasobami. Proces powstawania gospodarki kontrolowanej podczas wojny przechodzi przez następujące etapy. Najpierw państwo próbuje działać na podaż

i popyt; następnie, wobec wzrostu cen, chcąc uniknąć dysproporcji między potrzebami i środkami, ucieka się do wyznaczania cen maksymalnych; gdy te powodują ucieczkę towarów i zachęcają do nielegalnego spożycia — państwo stosuje sekwestr i eksploatację gospodarki przez zbiorowość. W ten sposób powstają wielkie organizacje zaopatrzenia, które w końcu podlegają jednej władzy (209).

Nie wchodząc w ideologię prekursorów narodowego socjalizmu od Fichtego począwszy, a skończywszy choćby na Wagemannie — musimy stwierdzić istnienie tych i podobnych zjawisk gospodarczych oraz procesów we wszystkich państwach, bez względu na ich ustrój.

Znalazły one szczególnie wyraz zarówno w okresie między pierwszą i drugą wojną światową jak i w obecnej wojnie totalnej, a również szczególne rozwiązanie w państwach autorytatywnych, dając, co przyznać należy obiektywnie, znaczne osiągnięcia zwłaszcza w rozwinięciu ich potencjału wojennego.

Samo stwierdzenie faktu ingerencji państwa w życie gospodarcze nie stwarza jeszcze pojęcia ani istoty planowania, ani gospodarki planowej; dopiero cel wypełnia je właściwą treścią. Celem planowania jest wyzyskanie i skoordynowanie wszelkich zasobów. Tym samym planowanie jest środkiem nadającym gospodarce narodowej charakter zorganizowany, długofalowy — zamiast doraźnej interwencji państwa.

Wspomniana wyżej okoliczność, że gospodarka planowa święci triumfy w państwach i w wojnie totalnej, że w terminologii niemieckiej nosi ona nazwę „Wehrwirtschaft“, a więc gospodarki pogotowia wojennego — wzbudza wiele obaw i zastrzeżeń.

Opierają się one na następujących tezach.

Gospodarka planowa: 1) zaostrza rozdziewięki wewnętrzne, ponieważ prowadzi do dyktatury centralnego ośrodka dyspozycji gospodarczej; 2) rozluźnia związki współpracy międzynarodowej, ponieważ zrodziła ją wojna i do niej prowadzi; 3) polega na regulowaniu rozmiarów inwestycji, wytwórczości, spożycia i rozdziału dochodów całego gospodarstwa; 4) powinna się ograniczać tylko do przedsiębiorstw użyteczności publicznej.

Z przytoczonych opinii przebija brak rozróżnienia pomiędzy gospodarką jako procesem zaspakajania potrzeb a planem, który wytycza drogi rozwojowe tego procesu.

Skoro przyjmujemy, że cele gospodarki narodowej zostały ustalone, że ich realizacja powinna się odbywać na podstawie systemu



planowania — pozostaje tylko określić jego strukturę. Należy tu jeszcze raz uprzytomnić sobie następujące prawdy. W życiu państwa zdarzają się kryzysy gospodarcze o różnym natężeniu i zasięgu, które sprowadzają skutki podobne do kataklizmu wojennego i wymagają podobnych środków zaradczych. Szybkość, z jaką kryzysy gospodarcze przerzucają się na całość życia państwa, ich długotrwałość — wskazują na jeszcze jedną analogię ze skutkami wojny.

Przeciwstawienie się tym skutkom jest możliwe wtedy, gdy organizm państwowy jest na nie przygotowany. Przygotowania polegają na przewidywaniu potrzeb i możliwości ich zaspokojenia. Ponieważ potrzeby bieżące mogą się różnić od przewidywanych, zachodzi konieczność ich regulowania w stosunku do aktualnych i przyszłych możliwości, co może mieć miejsce tylko w długiej perspektywie czasu.

Zdolność przewidywania potrzeb na długoletnie okresy przy równoczesnym uświadomieniu sobie procesu możliwości ich pokrywania stanowi istotę planowania, które tym różni się od interwencjonizmu państwowego, że w wymierzaniu pokrycia potrzeb przyjmuje za podstawę nie tylko możliwości bieżące, lecz i stale zmieniający się ich stosunek wzajemny, którego wykładnikiem jest dochód społeczny.

### G. Struktura planowania

Doświadczenia pierwszej i drugiej wojny światowej, jak również okresu międzywojennego zdają się wskazywać ponad wszelką wątpliwość, że administracja państwowa nie jest w stanie sama dokonać olbrzymiego zadania przygotowania kraju do tego wysiłku, którego wymaga mechanizm nowoczesnego państwa w walce ze zjawiskami życia tak pokojowego jak i wojennego. Zadanie to wymaga nie tylko współpracy władzy państwowej, organów samorządowych i zrzeszeń gospodarczo-produkcyjnych, ale ponadto stałej koordynacji zarówno zamierzeń jak i kontroli ich wykonania, na wszystkich szczeblach organizacji państwowej i społecznej. Stąd konieczność dostosowania struktury władzy państwowej do nowoczesnych wymagań.

Zbieżność skutków zakłócenia pokojowego życia przez kryzysy gospodarcze ze skutkami wojny podkreśla postulat ciągłości w pracy przewidywania i zapobiegania, natomiast szybkość, z jaką rozwijają się konflikty zbrojne, wyklucza margines czasu po-

trzebnego na przekształcenie aparatu rządzącego z organizacji pokojowej na wojenną. Stąd konieczność stałego istnienia już w czasie pokoju tych wszystkich organów i instytucji, których wymaga stan wojny.

Ponieważ planowanie jest podstawą rządzenia — przeto w strukturze państwa musi się znaleźć także organ planowania.

W ustroju demokratycznym rząd kieruje sprawami państwa i odpowiada przed reprezentacją narodu uosobioną w izbach ustawodawczych oraz podlega kontroli. Rząd demokratyczny stanowi wypadkową układu sił politycznych kraju. Kierując między innymi gospodarką narodową, rząd opracowuje jej plan na podstawie przesłanek politycznych, społecznych, gospodarczych i wojskowych, będących wynikiem układu sił lub kompromisu. W wyniku tego układu rząd może, ale nie musi składać się z fachowców zdolnych do opracowania planu gospodarczego, mimo, że ponosi odpowiedzialność za jego wprowadzenie w życie i koordynację działania. Kierując poszczególnymi działami gospodarki przy pomocy ministrów resortowych, rząd może powierzyć opracowanie ogólnego planu i koordynację całości: 1) bądź specjalnie dla tego celu powołanemu ministrowi z całym aparatem urzędniczym (Min. Gosp., Min. Koord., Min. Zaopatrzenia), 2) bądź ministrowi, którego resort dominuje w danym okresie realizacji zadań gospodarczych, wreszcie 3) centralnemu organowi fachowemu, złożonemu z ludzi wiedzy i praktyki we wszystkich zagadnieniach objętych planem, oraz przedstawicieli rządu i izb ustawodawczych.

Pierwsze i drugie rozwiązanie wprowadza czynnik urzędniczy o dużej sile egzekutywy, o rutynie administracyjnej i ciągłości, oraz stwarza organ dający dużą łatwość jego mobilizacji personalnej na wypadek wojny.

Tym dodatnim stronom przeciwstawiają się ujemne: a) Trudność skompletowania tych organów z punktu widzenia kwalifikacji fachowych, co w polskiej rzeczywistości powojennej będzie miało pierwszorzędne znaczenie wobec potrzeb na wszystkich odcinkach życia, wymagających ludzi o dużej dynamice działania. b) Planowanie i koordynacja wymagają raczej wiedzy i doświadczenia praktycznego niż rutyny biurokratycznej. c) Aparat urzędniczy jest niezmiernie podatny na wpływy zewnętrzne, łatwo ulegający naciskom i skłonny do formalizmu; odwrotnie — prawo egzekutywy daje częste okazje do rozstrzygnięć nie zawsze zgodnych z wymogami życia lub też do presji pośredniej, zacierającej



odpowiedzialność za jej ujemne skutki. d) Organ urzędniczy (ministerstwo) centralizujący całość zagadnień gospodarczych, zakłóca lub zacięra odpowiedzialność konstytucyjną kierowników poszczególnych resortów, a tendencje do uniknięcia tych następstw prowadzą do nigdy nie kończących się uzgadniań i zaniechań najważniejszych decyzji.

Przyznanie kompetencji zespalania jednemu z ministrów jakiegoś resortu stwarza te same co wyżej trudności, w większej tylko mierze, ze względów prestiżowych, a ponadto może być traktowane jako rozwiązanie czasowe, wymagające stopniowych przegrupowań w miarę przesuwania się punktu ciężkości w realizacji planu.

Doświadczenia francuskie z pierwszej wojny światowej nie są pod tym względem zachęcające.

Trzeci sposób polega na wprowadzeniu czynnika społecznego i fachowego, a więc w zasadzie niezależnego od rządu i hierarchii urzędniczej. Chodzi jednak o określenie charakteru i zakresu działania tak powstałego organu, zarówno w stosunku do planu gospodarczego jak i do jego wykonania, tak w przekroju pionowym jak i płaszczyźnie poziomej.

Według tej koncepcji opracowanie planu, obejmującego całość kształt zagadnień życia gospodarczego, byłoby dziełem centralnego organu państwowego, złożonego z przedstawicieli nauki, kierunków społeczno-politycznych i głównych gałęzi przedsiębiorczości rolniczej, przemysłowej, handlowej i kredytowej.

Organ taki (rada państwowa gospodarki narodowej), stanowiąc reprezentację państwowej myśli społeczno-gospodarczej, nie ma być urzędem, lecz, jak to wynika już z samej nazwy, miałby charakter instytucji doradczej, a więc pozbawionej prawa kontroli i ingerencji w wykonaniu.

Wprowadzenie w życie planu opracowanego przez radę (kierownictwo, nadzór, kontrola) należałoby w tym ujęciu do ministrów resortów gospodarczych (przemysłu i handlu, rolnictwa, obrotu pieniężnego i robót publicznych), podczas gdy jego wykonanie „powinno być dziełem jak najmniej urzędów i przedsiębiorstw państwowych, a... w największej mierze — prywatnych przedsiębiorstw oraz samorządów lokalnych i zawodowych“ (526).

Jako następny szczebel przewiduje się specjalne ośrodki planowania w poszczególnych ministerstwach resortów gospodarczych oraz w Ministerstwie Obrony Narodowej. „Wyłącznym za-

daniem tych sui generis sztabów resortów gospodarczych jest opracowanie środków i dróg zaspokojenia potrzeb ludności państwa oraz potrzeb (w najszerszym znaczeniu) sił zbrojnych na wypadek kryzysów wojennych (lub gospodarczych)“ (666).

Zaznacza się przy tym, że tak pomyślane sztaby miałyby wprowadzić kontakt z instytucjami gospodarczymi, jednak istotę ich zadań stanowiłoby oderwanie się od pracy bieżącej, całkowite zaabsorbowanie zagadnieniami planowania na rzecz przyszłości. Nie wymaga uzasadnienia konieczność współpracy poszczególnych komórek planowania.

Współpraca staje się twórczą tylko wtedy, gdy istnieje organ koordynujący, zwłaszcza dla powiązań między cywilnymi ministerstwami reprezentującymi interesy sił zbrojnych. Za taki organ koordynujący uważa się np. sekretariat Rady Obrony Państwa.

Poza koordynacją międzyministerialnych prac planowania — jego sprawdzianem realności byłaby współpraca z izbami gospodarczymi, których postulaty i naświetlenia w stosunku do okresowych planów dostarczałyby rzeczowego materiału do niezbędnych korektur oraz podstawy dla jednorocznych planów wykonawczych. Próba dalszego rozwinięcia schematu organizacyjnego akcji planowania, w zastosowaniu do jednego z odcinków życia gospodarczego, np. do przemysłu, prowadzi do zazębienia funkcji planowania z czynnościami kierowniczymi.

Według tego projektu tworzy się instytucje fachowe, do których zakresu należy opracowanie szczegółowych planów dla poszczególnych gałęzi wytwórczości, jak np. przemysł włókienniczy, węglowy itp.

Instytucje składają się ze specjalistów branżowych, „związanych z przemysłem, ale niezależnych hierarchicznie od administracji państwowej, ani materialnie od prywatnego lub anonimowego kapitału“, aczkolwiek mianowanych i odwoływanych przez rząd.

Instytucje fachowe, stanowiąc ogniwa łączące państwowy resort gospodarczy z przedsiębiorstwami, poza opracowywaniem planów sprawują kierowniczą władzę nad wszystkimi przedsiębiorstwami danej gałęzi, „ponosząc równą odpowiedzialność tak za opracowane przez siebie projekty, jak za wykonanie rządowego planu“ (526).

Podbudowę naukowo-badawczą dla planowania powinny stanowić instytucje w rodzaju Instytutu Badania Koniunktur, Insty-

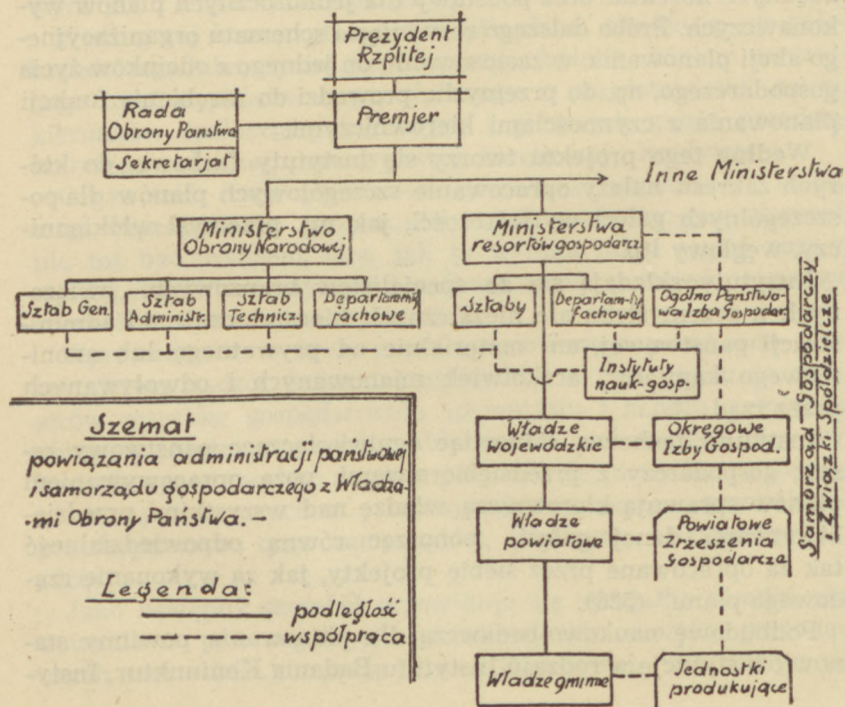


tutu Gospodarstwa Wiejskiego, Instytutu Eksportowego itp., które, współpracując z organami planowania, nadawałyby ich pracy gruntowne podstawy i krytyczne naświetlenia.

Reasumując przytoczone poglądy, widzimy, że wspólnymi ich założeniami są: potrzeba stworzenia centralnego organu planowania, konieczność uwzględnienia czynników fachowo-społecznego i naukowo-badawczego w opracowaniu planu, jako niezbędnego środka w systemie gospodarki kierowanej.

Zestawiając te wypowiedzi według hierarchii zagadnień planowania zdajemy sobie sprawę, że nie stanowią one wykończonej całości, a jako pochodzące z różnych źródeł i dotyczące raczej fragmentów — zawierają szereg nieudomówień. Z tymi więc zastrzeżeniami podajemy niżej „Schemat powiązania administracji państwowej, samorządu gospodarczego z Władzami Obrony Państwa“ (Tablica Nr. 1. — 666), który nie jest wprawdzie równoznaczny z schematem organizacji planowania, jednak daje najbardziej przybliżony jej obraz.

TABLICA N<sup>o</sup> 1...



Odtworzony tu szkic nie daje odpowiedzi, czy „Rada Obrony Państwa“ jest tym centralnym organem planowania, za jaki uważa się „Państwową Radę Gospodarczą“ (526).

O ile sekretariat R.O.P. jest celowo pomyślanym jej organem wykonawczym, koordynującym ściśle określone funkcje planowania sztabów resortów gospodarczych i obrony państwa, o tyle brak zarówno precyzji w ustaleniu kompetencji „Ogólno-Państwowej Izby Gospodarczej“ w dziedzinie planowania, jak też nie jest określone czy np. proponowany „Instytut Planowania“ miałby być odpowiednikiem sekretariatu R.O.P. wobec poglądu, że centralny organ planowania nie powinien być urzędem, podczas kiedy szkic stwarza wyraźny stosunek podległości między R.O.P. i premierem.

Pomimo tych nieudomówień, wynikających przede wszystkim z braku autorytatywnych decyzji co do istnienia państwowego organu planowania w związku z niewykończoną organizacją naczelnych władz państwowych — przedstawione schematycznie zagadnienie struktury planowania powinno dać wystarczający pogląd na istotę gospodarki kierowanej.

## H. Plan gospodarczy

Gospodarka narodowa opiera się na siłach roboczych, zasobach naturalnych kraju i środkach finansowych.

Dlatego też plan gospodarczy musi w swych założeniach podstawowych uwzględniać stan i rozwój potencjału ludnościowego, surowcowego, dochodu społecznego i majątku narodowego, one bowiem stanowią o dobrobycie obywateli i możliwościach obronnych państwa, które są głównymi celami gospodarki narodowej.

Znaczenie tych czynników występuje w różnym stopniu, zależnie od położenia geopolitycznego państwa; np. w sytuacji korzystnej jakości i ilości bogactw naturalnych nie jest warunkiem decydującym o rozwoju produkcji.

Zdolność wykorzystania tych czynników dla wzmocnienia potencjału gospodarczego i siły obronnej państwa, dla uzyskania głosu i właściwej pozycji w stosunkach międzynarodowych — wchodzi w zakres strategii gospodarczej.

Plan gospodarki państwowej, tak jak plan wojny, ma swoje wymiary: strategiczny i taktyczny.

Wymaga on znajomości sił i środków oraz procesów ich nara-



stania (względnie zaniku) na znacznej przestrzeni czasu. W skali strategicznej plan zawiera: podział całości zasobów na poszczególne działy gospodarki, z uwzględnieniem ich koncentracji na hierarchicznie najważniejsze lub na stanowiące podstawę wyjściową ich rozwoju; ramowe okresy czasu realizacji zadań; przybliżony zarys pożądaných osiągnięć i przewidywanych skutków dla dalszego rozwoju potencjału gospodarczego, politycznego lub wojskowego.

Jeżeli w skali strategicznej występuje na czoło przede wszystkim element planowania, którego istotą jest umiejętność przewidywania i koordynacji, a cechą techniczną kolektywizm w zbieraniu elementów decyzji, to w wymiarze taktycznym dominuje zągębenie między planowaniem a kierownictwem na wyższych szczeblach, i kierownictwem a wykonaniem na niższych szczeblach realizacji zamierzeń gospodarczych, przy czym zarówno zakres planowania jak i czas wykonania podlegają stopniowemu zżęzeniu, stają się bardziej wymierne.

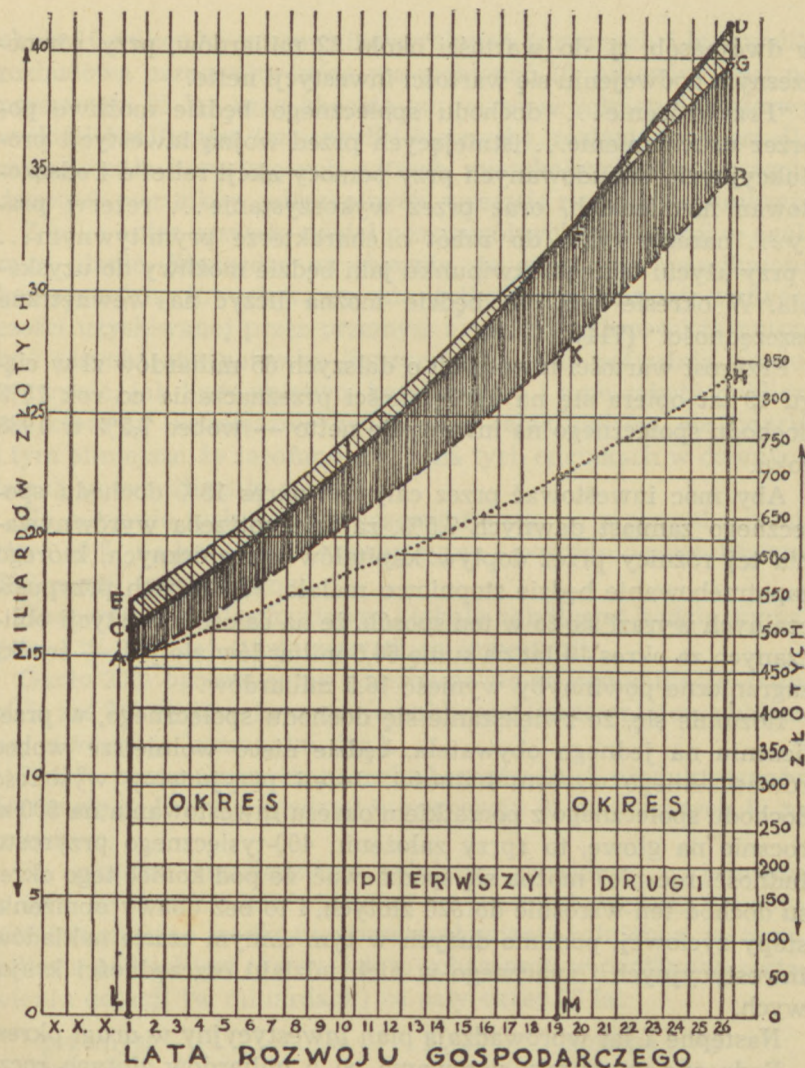
Jeszcze jedną charakterystyczną cechą taktyki gospodarczej jest zacieranie się granicy między funkcjami planowania i wykonania, z punktu widzenia odpowiedzialności.

Np. instytut fachowy, opracowujący plan wytwórczości dla danej gałęzi przemysłu w ramach planu globalnego, ponosi odpowiedzialność za jego wykonanie tak samo, jak kierownik działu jakiejś fabryki, natomiast naczelny organ państwowy planowania, a więc na szczeblu strategicznym, o ile jest odpowiedzialny (moralnie lub ustawowo) tylko za trafność swoich zaleceń lub ocen, o tyle nie ma żadnych kompetencji kierowniczych, ani tym bardziej wykonawczych.

Ograniczając się narazie do tych uwag ogólnych o planie gospodarczym, przedstawiamy na str. 53 próbę jego zastosowania do przewidywanej sytuacji po wojnie (714 — Tablica Nr. 2).

Plan obejmuje okres jednego pokolenia, a więc przestrzeń czasu od 25 do 30 lat i opiera się na założeniach, odpowiadających rzeczywistości przedwojennej Polski, że: nasz dochód społeczny wynosił 16 miliardów złotych, a majątek narodowy był oceniany na 65 miliardów złotych.

Przyjmując, że ludność Polski w trzy lata po zakończeniu wojny będzie liczyła 32 miliony mieszkańców w granicach z 1939 roku, oblicza się, że w tym też czasie dochód społeczny zostanie wyrównany po stratach wojennych i dojdzie do wysokości 16 miliardów złotych, aby w następnych 19 latach wzrosnąć



- A — B Krzywa wzrostu dochodu narodowego konsumowanego.  
 C — D Krzywa wzrostu dochodu narodowego całkowitego.  
 A — H Krzywa wzrostu dochodu narodowego konsumowanego na głowę.  
 A — C — G — B Część dochodu narodowego przeznaczona na inwestycje.  
 C — E — F Kapitał zagraniczny przeznaczony na inwestycje.  
 F — G — D Część dochodu narodowego przeznaczona na spłatę kapitału zagranicznego.  
 Inwestycje krajowe + zagranicz. w okresie I-ym = 50,0 + 16,5 = 66,5 miliardów złotych.  
 Inwestycje krajowe w okresie II-gim = 35,0 miliardów złotych.  
 Całkowita suma inwestycji = 101,5 miliarda złotych.  
 CA = 7,5 % CL (procent d. n. przeznaczony na inwestycje w roku 1-ym).  
 FK = 15 % FM (procent d. n. przeznaczony na inwestycje w roku 19-ym).



w dwójnasób, tj. do wartości około 32 miliardów, przy równoczesnym podwojeniu się wartości inwestycji netto.

“Przywrócenie... dochodu społecznego będzie możliwe poprzez uruchomienie... istniejących przed wojną inwestycji produkcyjnych, odbudowanych przy pomocy akcji reliefu i odszkodowań niemieckich, oraz przez wykorzystanie... rezerw pracy... narazie tylko do robót o charakterze prymitywnym... i przy użyciu takiego ekwipunku jaki będzie możliwy do uzyskania. W okresie tym nie będzie można liczyć na wewnętrzne oszczędności“ (714).

Przyrost wartości inwestycji o dalszych 65 miliardów zł w ciągu 19 lat opiera się na konieczności przeznaczania co rok 15% dochodu społecznego na inwestycje netto — wobec 7,5% w 1938 roku.

Aby móc inwestować przez cały ten okres 15% dochodu społecznego zamiast dawnych 7,5%, zajdzie potrzeba wyrównywania tej różnicy przez dopływ kapitałów zagranicznych, którego zapotrzebowanie będzie stopniowo malało. W liczbach przypuszczalnych wyrazi się to w ten sposób, że na całość inwestycji obliczanych za okres 19 lat na sumę 66,5 miliardów złotych — środki zagraniczne powinnyby wynieść 16,5 miliardów.

Rozumie się, że zwiększanie się dochodu społecznego, w przeliczeniu na jednego obywatela, będzie nieco wolniejsze wobec równoczesnego wzrostu ludności. Jeżeli przyjmiemy wysokość dochodu społecznego z początkiem okresu inwestowania na 500 zł rocznie na głowę, to (przy założeniu 400-tysięcznego przyrostu ludności rocznie) można się spodziewać, że pod koniec tego okresu dochód ten wzrośnie do 820 złotych, i to bez obawy obniżenia stopy życiowej, pomimo dużych w tym samym czasie nakładów inwestycyjnych i znacznego w nich udziału oszczędności krajowych.

Następne 7 lat wprowadzają plan inwestycyjny w drugi okres.

Będą one wymagały dotowania po 5 miliardów złotych rocznie, wpływając na zwiększenie dochodu społecznego, który w 26 roku realizacji całego planu wyniesie 42 miliardy złotych. Gromadzone w ciągu 7 lat drugiego okresu oszczędności społeczne, narastając proporcjonalnie ze wzrostem dochodu narodowego, pozwolą na spłatę zagranicznych długów, zaciągniętych na finansowanie pierwszego okresu.

Cały plan inwestycyjny pochłonie 100 miliardów złotych. Złożą się nań: intensyfikacja rolnictwa w celu m. in. zatrudnienia

około 16 milionów pracowników rolnych (czynnych i biernych), rozbudowa przemysłu, który ma wchłonąć 10 milionów ludzi na przestrzeni 25 lat, oraz obecnie istniejące w rolnictwie rezerwy w ilości 5 milionów (czynnych i biernych), rozbudowa miast dla zaspokojenia narastających potrzeb mieszkalnych i polepszenia dawnych warunków mieszkalnych, wreszcie rozwój komunikacji.

Z kolei autor rozważa udział poszczególnych inwestycji w ogólnym planie. Stwierdza on słusznie, że okaże się nieuniknioną koniecznością inwestowanie nie tylko bezpośredniej wytwórczości uzyskiwanej przez przemysł i rolnictwo, lecz także muszą być zaspokojone potrzeby konsumcyjne oraz pośrednia produktywność, jak budownictwo, komunikacje i inne roboty publiczne, które są nieodłącznie związane z całokształtem gospodarki i tym pilniejsze, że zacofanie kraju na tych odcinkach w dawnych latach uniemożliwiało rozwój.

Na pokrycie tych potrzeb przewiduje się: na przemysł i rolnictwo 40%, na inwestycje konsumcyjne i pośrednio-produktywne 60% sumy inwestowanej.

Budownictwo mieszkaniowe (i lokale handlowe) będzie wymagało 33% ogólnej sumy wszystkich inwestycji.

Około 20% ogólnej sumy przeznaczają się na komunikację, pozostałe zaś 7% na inne inwestycje publiczne (budownictwo publiczne, inwestycje komunalne itp.).

Z 40% przeznaczonych na cele bezpośredniej produktywności bierze się pod uwagę rozdział w proporcji:  $\frac{3}{4}$  na przemysł,  $\frac{1}{4}$  na rolnictwo.

To pozorne upośledzenie rolnictwa znajduje wyjaśnienie w tym, że w sumie przewidzianej na przemysł mieszczą się również tak znaczne środki na uprzemysłowienie rolnictwa, że w rezultacie podział jest równy, jak to zobaczymy w poniższym zestawieniu dotacji (w miliardach) za cały okres 26 lat:

|   |    |                       |
|---|----|-----------------------|
| przemysł . . . . .  | 30 | z czego               |
| rolnictwo . . . . .                                       | 10 | (20 wieś i 20 miasto) |
| łącznie inwestycje bezpośredniej produktywności . . . . . | 40 |                       |
| budownictwo mieszkaniowe (wraz z lokalami handl.)         | 33 |                       |
| komunikacje . . . . .                                     | 20 |                       |
| budowy i roboty publiczne . . . . .                       | 7  |                       |
| łącznie inwestycje komunalne i pośredn. produkt.          | 60 |                       |

W dalszych rozważaniach zapoznamy się z warunkami zatrudnienia i podziału ludności między zasadnicze działy gospodarki.



W ciągu 26 lat potencjał ludnościowy wzrośnie do 42 milionów mieszkańców. Z tej liczby 16 milionów będzie użytych na roli, a zatem ludność nierolnicza wyniesie 26 milionów.

Stajemy wobec zadania rozdziału tej nierolniczej ludności między przemysł i produkcję usług. Wobec tego, że ta kategoria zatrudnienia obejmowała w Polsce przed wojną 20% ludności — można przyjąć, że przy dochodzie społecznym około 1000 złotych na głowę rocznie — zapotrzebowanie wzrośnie do 30%.

To też struktura zawodowa ludności po 25 latach rozwoju i przy 400 tysiącach prawdopodobnego przyrostu — pozwoli na następujące rozmieszczenie w głównych źródłach zatrudnienia:

| Struktura<br>ludnościowa        | Rolnictwo       |         | Przemysł        |         | Usługi          |         |
|---------------------------------|-----------------|---------|-----------------|---------|-----------------|---------|
|                                 | Ilość<br>w mil. | Odsetki | Ilość<br>w mil. | Odsetki | Ilość<br>w mil. | Odsetki |
| Początek<br>okresu:<br>32 milj. | 19,5            | 61%     | 6,5             | 20%     | 6,0             | 19%     |
| Koniec<br>okresu:<br>42 milj.   | 16,0            | 38%     | 13,5            | 32%     | 12,5            | 30%     |

Powyższe zestawienie wskazuje, że ilość ludzi żyjących z przemysłu w początkowej fazie rozbudowy gospodarki wzrośnie o nowych 7 milionów. Spośród nich tylko 40 do 45%, a więc 3 miliony będą stanowili czynni pracownicy, o których wzbogaci się przemysł. Pamiętając, że i na inwestycje przemysłowe przeznaczono w planie 30 miliardów złotych — otrzymamy, że wyniesie to 10 tysięcy złotych inwestowanych na jednego pracownika. A zatem od tej strony pokrycie potrzeb nie budzi obaw.

Natomiast autor stawia sobie pytanie, czy sumy przeznaczone na ruch budowlany rozwiążą problem przeniesienia części ludności ze wsi do miast. Przyjmuje on, że z 13,5 miliona ludzi (czynnych i biernych) zatrudnionych w przemyśle i w usługach — 3,5 miliona pozostanie nadal na wsi utrzymując się z rzemiosła, kupiectwa, robót drogowych itp., zaś tylko 10 milionów zostanie skierowanych do miast. Ich potrzeby mieszkaniowe wyniosą 5 milionów nowych izb (licząc dwie osoby na izbę) pobudowanych kosztem 20 miliardów złotych przy cenie 4 tys. złotych na izbę, łącznie z uzbrojeniem terenu. Ponieważ z powstaniem nowych osiedli przychodzą dalsze potrzeby (sklepy, banki itp.) — przeto na ich pokrycie przewiduje się dalsze 4 miliardy złotych, co z poprzednią sumą czyni 24 miliardy na ogólną kwotę 33 miliardów

przeznaczonych na budownictwo. Pozostające z tej sumy 9 miliardów złotych mogą więc być użyte na polepszenie istniejących warunków mieszkaniowych tak w mieście, jak i na wsi.

Oczywiście, te inwestycje mieszkaniowe mimo wszystko nie pozwolą zredukować gęstości zamieszkania poniżej 1,7 osoby na izbę. Będzie to jednakże duża poprawa w stosunku do czasów przedwojennych, kiedy przeciętna zagęszczenia wynosiła 2 osoby na izbę, a stan z 1931 roku wykazywał, że było 36,5% mieszkań jedno-izbowych w miastach i 51% na wsi, co stwarzało jeszcze gorsze warunki, bo 3,9 osób dla miast i 4,8 — dla wsi.

Przy powyższej repartycji ludności między wieś i miasto jej struktura zmieni się następująco:

początek okresu: w miastach — 28%, na wsi — 72%  
koniec okresu: „ — 45%, „ — 55%

Pozostaje zatem określić, jak będzie wyglądał wysiłek inwestycyjny w rolnictwie w przeliczeniu na ha ziemi uprawnej.

Z poprzednich wywodów wiemy, że na inwestycje rolne przewidziano 10 miliardów złotych; obejmują one zwiększenie żywych i martwych inwestycji, bez budynków, uwzględnionych w innym dziale. Przy 25 milionach ha ziemi uprawnej i raczej wygórowanej jej cenie — bo 1000 zł za ha — na nowe inwestycje wypadnie 400 zł na ha, co stanowi 40% wartości ziemi. Widzimy zatem, że przewidywane dotowanie rolnictwa w porównaniu z przemysłem bynajmniej nie jest krzywdzące, jakby to się mogło wydawać z samego tylko zestawienia globalnych dotacji.

Jak w tej kalkulacji musiałby wyglądać budżet państwowy i bilans handlowy?

Przyjmując przedwojenne obciążenie dochodu społecznego na rzecz państwa na 15%, budżet wyniosłby 6,5 miliardów złotych przy końcu II-go okresu.

W miarę wykonania planu będzie też wzrastało zadłużenie państwa. Nie powinno ono przekroczyć 30 miliardów złotych. Jego obsługa przy założeniu 30-letniej amortyzacji i oprocentowaniu 4 od sta — wyniesie 1,75 miliarda rocznie. Jeżeli w tym budżecie przeznaczy się 2,5 miliarda złotych na obronę państwa to na inne wydatki pozostanie: na początku okresu — 1,5 miliarda, pod koniec 2,5 miliarda złotych.

Wskazuje to, że w porównaniu z budżetem przedwojennym — nie można będzie zbyt licznie na poważniejsze zwiększenie wydatków personalnych. Zważywszy jednak przewidywane więk-



szenie potrzeb w zakresie rozbudowy szkolnictwa i konieczność poprawienia bytu urzędników w niższych grupach uposażenia — należy mieć na uwadze ewentualność zwiększenia obciążenia dochodu narodowego. Autor jest zdania, że spodziewany znaczny wzrost tego dochodu pozwoli na takie zwiększenie.

Jeżeli chodzi o bilans handlowy, to jego układ jest bardzo trudny do uchwycenia i może się opierać li tylko na danych hipotetycznych w odniesieniu do wysokości eksportu i importu.

Autor przyjmuje następujące założenie.

Na początku I-go okresu wywóz będzie równy przedwojennemu, a import — „wyższy od eksportu o kwotę otrzymanych kredytów zagranicznych“.

Przy tym założeniu w pierwszym roku import wyniósłby 2.400 milionów złotych, natomiast eksport — 1.200 milionów. Udział Polski w handlu zagranicznym powinien wzrastać w dalszych latach, w związku ze wzrostem potrzeb konsumcyjnych i wwozem surowców. W końcu 19 roku realizacji planu, kiedy dochód społeczny zostanie podwojony, a dopływ kapitałów zagranicznych ustanie, można przyjąć, że handel zagraniczny będzie wynosił 200 złotych na głowę. „W tym wypadku w 20 roku bilans zamkałby się zarówno po stronie importu jak i eksportu sumą 4 miliardów...“

W końcu II okresu wraz z ewentualnym powiększeniem się kwot wwozowych, eksport wzrośnie o sumę odpowiadającą wysokości spłat poprzednio zaciągniętych długów zagranicznych.

### *I. Finansowanie planu*

Finansowanie planu o charakterze wybitnie inwestycyjnym zarówno w fazie odbudowy jak i rozbudowy gospodarstwa narodowego musi uwzględniać głębokie zmiany w ustroju społecznym świata pracy oraz konieczności gospodarcze, wynikające z oderwania waluty od złota. Zdobyte socjalne robotników gruntują zasadę ich zwiększającego się udziału w majątku społecznym. Zasada ta wyklucza uzależnienie płacy od podaży rąk roboczych na rynku pracy i prowadzi konsekwentnie do rewizji stosunku między przedsiębiorcą i robotnikami w kierunku zapewnienia pracującym udziału we współwłasności przedsiębiorstw.

W dotychczasowym ustroju gospodarczym rozwój przedsiębiorczości zależał od nagromadzonych kapitałów prywatnych, zasilanych przez kapitały zagraniczne, obliczonych na zysk osobisty.

To nastawienie decydowało o rozwoju tylko tych dziedzin przedsiębiorczości, które zapewniały największą rentowność prywatnych poczynań. W tych warunkach przyrost kapitałów i oszczędności pozwalał na zatrudnienie 150 do 200 tys. ludzi, gdy tymczasem przyrost roczny ludności wynosił ponad 300 tysięcy.

Wobec zniszczenia przez okupantów kapitałów pieniężnych i wkładów oszczędnościowych — zatrudnienie nadwyżki rąk roboczych zbędnych w rolnictwie wymaga dostosowania tempa przyrostu kapitałów pieniężnych do procesu uprzemysłowienia kraju. Uzupełnienia niedostatecznej w pierwszym okresie kapitalizacji wewnętrznej i przyływu obcych kapitałów może dokonać nie inicjatywa prywatna, lecz „jedynie i wyłącznie odpowiedzialna polityka walutowo-kredytowa banku emisyjnego. Już to samo wskazuje na konieczność takiej przebudowy całego naszego ustroju społeczno-gospodarczego, żeby naczelnym czynnikiem przedsiębiorczości było nie dążenie tylko jednostek do własnego bogactwa i zysku..., lecz planowe przez zwierzchnie władze państwowe włączanie... indywidualnych rachub gospodarczych i dążeń do własnego bogactwa w ekspansję ekonomiczną całości narodowo-państwowej“ (526).

Realizacja planu robót inwestycyjnych może wywołać szereg niebezpieczeństw na odcinku walutowo-pięniężnym, jak: spadek siły nabywczej pieniądza, wzrost drożyzny i inne pochodne trudności.

Zjawisko spadku siły nabywczej pieniądza ma miejsce m. in. wtedy, kiedy powstaje dysproporcja między produkcją i konsumcją. Z rozwojem wytwórczości w miarę realizacji planu rozbudowy inwestycji wzrastają sumy zarobków. Istnieje naturalny pęd do lokowania zarobionych pieniędzy w dobrach konsumcyjnych, stanowiących o poziomie cywilizacyjnym ludności. Jeżeli narastanie zarobków nie miałoby ujścia w zakupach dóbr bezpośredniego użytku, na skutek jednostronności w produkcji na cele inwestycyjne — pieniądz traciłby na wartości, a skala życia ludności nie podnosiłaby się w należyтым tempie. Stąd też wpływa konieczność utrzymania należytego stosunku między „rozwojem inwestycji a spowodowanym nimi wzrostem produkcji dóbr bezpośredniego użytku“, jako jednego z warunków zażegnujących niebezpieczeństwo silnego spadku siły nabywczej pieniądza (526).

Niebezpieczeństwo to grozi jednak jeszcze i z innej strony. Oto szeroka z konieczności akcja kredytowa Banku Polskiego dla fi-



nansowania planu robót inwestycyjnych może również doprowadzić do obniżenia wartości emitowanych banknotów, jak to zresztą miało miejsce po poprzedniej wojnie. Istnieje w tej mierze pogląd, że „siła nabywcza banknotów niewymienialnych na złoto nie zależy wcale od... kruszcowego ich pokrycia tym bardziej, jeśli pokrycie to nie wynosi 50%“. Wskazuje na to fakt, że ceny towarów w Polsce pozostały niezmiennione mimo podniesienia emisji banknotów przez Bank Polski w 1937 i 1938 roku z 1.300 milionów do sumy blisko 2 miliardów. Wynika to stąd, że „gdy pieniądz w całym świecie przestał już być rzeczą, ale stał się uprawnieniem do dysponowania częścią majątku społecznego, siła nabywcza pieniądza:

- a) spada, gdy ilość tych uprawnień, tzn. pieniędzy papierowych rośnie szybciej niż majątek społeczny, względnie zapotrzebowanie ich na zakup części tego majątku lub na zwiększające go prace;
- b) wzrasta, gdy przyrost majątku społecznego jest szybszy od powiększania się emisji banknotów;
- c) pozostaje bez zmiany, gdy tempo przyrostu sumy banknotów równe jest szybkości przyrostu majątku społecznego, względnie zapotrzebowania ich, zarówno dla konsumcyjnych jak produkcyjnych celów“ (526).

Jeżeli zatem udzielanym kredytom będzie odpowiadała wartość gospodarcza celowych inwestycji, przy równoczesnej podaży dóbr bezpośredniego użytku dostosowanej do tempa zarobków — wówczas zwiększanie emisji banknotów nie będzie mogło doprowadzić do deprecjacji pieniądza. Trzeba się jednak liczyć ze smutną rzeczywistością powojenną, która przez pewien okres czasu może wyglądać w ten sposób, że zapotrzebowanie dóbr konsumcyjnych będzie większe aniżeli możliwość ich zaspokojenia, pomimo narastania sum zarobków. Jest to zwykła przyczyna wzrostu cen.

Do czasu, zanim postęp produkcji zaspakajającej najważniejsze potrzeby spożywców dojdzie do pożądanej normy, co oblicza się teoretycznie na 5 lat, może okazać się konieczność zastosowania ograniczenia konsumpcji, jako środka zapobiegającego wyższości cen i nielegalnemu handlowi towarami, których zakup będzie umożliwiało szybkie narastanie zarobków.

Równoległe z postępem produkcji dóbr konsumcyjnych musi nadążać proces kapitalizacji wewnętrznej w takich rozmiarach, aby mógł stworzyć podstawy do dalszych emisji banknotów, jak również podnosić poziom cywilizacyjny ludności.

W ten sposób prawie wyłącznie początkowo źródło finansowania inwestycji z kredytów państwowych po kilku latach może być uzupełnione wewnętrznymi pożyczkami państwowymi, których realizacja nie będzie już wtedy przedstawiała trudności, wobec nagromadzonych w kraju oszczędności, pozwalających nadto na finansowanie dalszej fazy rozbudowy inwestycji.

Przewiduje się, że takie planowe kierowanie ruchem kapitałów pieniężnych w ciągu 12 lat powojennych powinno stworzyć równowagę między czynnikami mającymi wpływ na siłę nabywczą pieniądza jak: rozwój inwestycji, produkcja dóbr użytkowych i kapitalizacja wewnętrzna.

Jest rzeczą zrozumiałą, że szafowanie kredytami w tych rozmiarach wtedy tylko może spełnić rolę twórczą, kiedy polityka kredytowa będzie uwzględniała zdrowy stosunek oprocentowania między długo- i krótkoterminowymi kredytami, kiedy kredyt będzie tani, a termin rozpoczęcia spłat będzie usprawiedliwiony względami gospodarczymi.

Finansowanie przedsiębiorczości tak prywatnej jak i państwowej wymaga nie tylko udostępnienia kredytów, lecz i kontroli ich zużycia oraz techniki rozprowadzenia. O ile kontrola wykorzystania finansów w przedsiębiorstwach państwowych należy do właściwych organów państwa, o tyle rozciąganie ich kompetencji na warsztaty prywatne mogłoby doprowadzić do szkodliwego biurokratyzowania i skrzepowania inicjatywy. Niemniej jednak nie jest obojętne dla państwa, czy udzielana pomoc kredytowa jest wykorzystywana celowo, tzn. zgodnie z planem rozbudowy właściwych gałęzi gospodarstwa. Aby zatem uniknąć zbędnej rozbudowy aparatu kontroli państwowej, a jednocześnie zapewnić celowe używanie kredytów przez prywatne lub społeczne przedsiębiorstwa — wskazane jest ich rozprowadzanie przez samorządy terytorialne i zawodowe, jeżeli chodzi o inwestycje o znaczeniu ogólnogospodarczym (melioracje, średni i mały przemysł, odbudowa osiedli itp.), a natomiast przez organizacje spółdzielcze, gdy inwestycje dotyczą drobnych gospodarstw indywidualnych.



## ZAGADNIENIE PRODUKCJI I SIŁ ROBOCZYCH

### R O Z D Z I A Ł II

#### PRZEMYSŁ OGÓLNY

- Treść: 5. Charakterystyka ogólna produkcji wojennej.  
6. Metody i zadania kierownictwa.  
7. Znaczenie struktury przemysłowej.  
8. Surowce.  
9. Mobilizacja przemysłu.

W ogólnym znaczeniu przemysł stanowi ten dział gospodarki narodowej, którego zadaniem jest wytwarzanie dóbr materialnych dla potrzeb jednostek i państwa, w celu podniesienia ogólnego dobrobytu i potencjału bezpieczeństwa.

#### 5. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA PRODUKCJI WOJENNEJ

Życie gospodarcze państwa w czasie wojny musi być podporządkowane potrzebom jego obrony. Ponieważ tylko rząd zna te potrzeby, przeto i kierowanie procesem ich zaspakajania, czyli produkcją — należy do rządu. Zasada ta jest podyktowana wymogami wojny i nie ma nic wspólnego ani z doktrynami społeczno-politycznymi (np. z socjalizacją) ani z ustrojem, albowiem jest stosowana zarówno przez państwa demokratyczne jak i totalistyczne, tak na gruncie gospodarki liberalnej jak i socjalistycznej. Sztab gospodarczy rządu kieruje: ogólną organizacją produkcji, mobilizacją i rozdziałem sił oraz środków między poszczególne przedsiębiorstwa (siły robocze, surowce, energia i transporty).

Znane jest zjawisko, które polega na tym, że w okresie,

kiedy zaczynają wzrastać potrzeby, a produkcja nabiera swego znaczenia — wówczas jej możliwości maleją wskutek zmniejszenia się jej wydajności. Np. w poprzedniej wojnie światowej ogólna produkcja w Austrii spadła o 36%, a produkcja obsługi potrzeb cywilnych nawet o 60% (176). Zjawisko to, wynikające z dezorganizacji przemysłu przez mobilizację wojskową w pierwszym okresie wojny, a następnie przez nasilający się ubytek sił roboczych, specjalistów, maszyn, surowców itp. wysuwa na czoło zagadnień organizacyjnych sprawy kierownictwa i struktury przemysłowej.

#### 6. METODY I ZADANIA KIEROWNICTWA

Rząd ma do wyboru następujące metody kierowania produkcją wojenną: a) upaństwowienie, b) unarodowienie, c) rekwizycja, d) kontrola przedsiębiorstw prywatnych.

Doktryna socjalizmu hołduje idei zniesienia prywatnej własności oraz uspołecznienia narzędzi i środków produkcji. Realizacja tej doktryny w Rosji doprowadziła do wywłaszczenia kapitalistów i do upaństwowienia całej przedsiębiorczości. Miało to być rozwiązaniem problemu podniesienia dobrobytu pracującego ludu, w praktyce zaś doprowadziło do zupełnego podporządkowania całego życia i mienia obywateli władzy państwowej.

Nigdzie na zachodzie ten proces „równania w dół“ nie przybrał tych form, nawet tam, gdzie socjaliści byli u władzy, albowiem rozumiano tam, że rozwiązanie kwestii robotniczej powinno polegać na istotnym podniesieniu stopy życiowej świata pracy do wyższego poziomu.

a) *Upaństwowienie* musi się odbyć już w czasie pokoju, jeżeli ten delikatny proces nie ma się przyczynić do całkowitego załamania produkcji wojennej. W praktyce większość państw, bez względu na ich ustrój, produkuje sprzęt uzbrojenia w zakładach państwowych.

b) *Unarodowienie* fabryk prywatnych może mieć na celu (poza zapewnieniem państwu wpływu na produkcję) także i względy natury polityczno-gospodarczej. Tam, gdzie zakłady produkcji stanowią własność obcego i wrogiego kapitału, lub są w orbicie jego wpływów — rząd musi się uciec do ich usunięcia przez upaństwowienie, które może mieć charakter konfiskaty.

W Polsce kapitał zagraniczny był ulokowany w dużej ilości przedsiębiorstw. Stanowił on własność zarówno Niemców, jak



1 tych sprzymierzonych z nami narodów, na których pomoc liczymy w odbudowie gospodarczej po wojnie. Jeżeli wyłączenie niemieckiej własności nie może być poddawane w wątpliwość, to upaństwowienie akcyjnych przedsiębiorstw zaprzyjaźnionych z nami narodów, musiałoby niezmiernie skomplikować przyszłe z nimi stosunki i pozbawić dalszego dopływu tak niezbędnych w okresie odbudowy kapitałów. Skoro zatem powyższy wzgląd decyduje o przywróceniu prawa własności zagranicznych obywateli — nie jest do pomyslenia odmówienie tego prawa obywatelom polskim, wyzutyim z niego przez okupantów na równi z obcymi współwłaścicielami.

Przedsiębiorstwa należące do przemysłów kluczowych o dużym znaczeniu dla gospodarki ogólnej, a zwłaszcza dla obrony państwa, będą musiały być unarodowione przez ich poddanie dyktynom państwowego planu gospodarczego mimo, że ich kapitał akcyjny będzie się znajdował w rękach obywateli państw sojuszniczych.

c) *Rekwizycja* jest czasowym upaństwowieniem i również wymaga dokonania w fazie poprzedzającej konflikt zbrojny. Rekwizycja ma na celu zapewnienie państwu tych najważniejszych dziedzin produkcji, które stanowią uzupełnienie produkcji uzbrojenia. Nie należy identyfikować rekwizycji źródeł produkcji z rekwizycją gotowych artykułów produkcji lub surowców.

Rząd, stosujący rekwizycję warsztatów produkcji, musi mieć na uwadze wszystkie trudności i niebezpieczeństwa wynikające z podporządkowania sobie zbyt wielkiej ilości placówek, którymi będzie musiał kierować z tą chwilą na własny koszt i ryzyko: musi przewidzieć, czy i gdzie będzie konieczna zmiana personelu prywatnego na urzędniczy, czy wartość instalacji odpowiada spodziewanej wydajności, czy militaryzacja sił roboczych nie wpłynie na zmniejszenie wydajności. Jedynie szczególnie korzystne warunki lub nadzwyczajne potrzeby mogą upoważniać rząd do wchłaniania większej ilości wytwórni, na co potrzebna jest także szczególnie korzystna koniunktura polityczna, która pozwoli na dość wczesne dokonanie tej trudnej manipulacji. Sprzyjający przebieg działań wojennych może również przyczynić się bądź do wzmożenia rekwizycji, bądź odwrotnie do nawrotu w kierunku produkcji prywatnej.

Wojna stwarza potrzeby bezpośrednie i pośrednie. W związku z tym i produkcja będzie musiała zaspokoić przede wszystkim potrzeby bezpośrednie (uzbrojenie, wyżywienie, zaopatrzenie),

a na kierownictwo produkcją spada obowiązek dostarczenia jej uprzednio zgromadzonych materiałów (półfabrykaty, surowce).

Równolegle z produkcją bezpośrednią musi się rozwijać pochodna, której zabezpieczenie jest drugim zadaniem kierownictwa. Np. budowa samolotów, czy broni pancernych wymaga zabezpieczenia produkcji motorów, ogumienia, płyt pancernych, ze z kolei — zapasów odpowiedniej stali, specjalnych maszyn itp. Podobna współzależność istnieje w produkcji rzemieślniczej i rolniczej.

O ile w ogólnej polityce gospodarczej obowiązuje prawo minimum, o tyle w obliczeniach ilościowych możliwości produkcyjnych należy się opierać na średniej wydajności, która zależy od organizacji gospodarczej kraju w czasie wojny.

## 7. ZNACZENIE STRUKTURY PRZEMYSŁOWEJ

Znaczenie przemysłu, jako czynnika potencjału gospodarczego, zależy od ogólnej struktury społeczno-gospodarczej kraju.

Elementami tej struktury, jak wiemy, są: położenie geopolityczne, bogactwa naturalne, układ demograficzny i rozdział ludności między poszczególne działy zatrudnienia.

Świadomość niedomogań ustroju zmusza do takiej jego przebudowy, która, uwzględniając niezmiennie jego warunki (położenie, bogactwa naturalne), stworzy możliwość osiągnięcia celów, zakreślonych przez ramy gospodarki narodowej, a w jej granicach, przez przemysł.

Głównymi celami uprzemysłowienia kraju są: zatrudnienie nadmiaru rąk roboczych w rolnictwie i zapewnienie ogółowi ludności odpowiedniej stopy życiowej, podniesienie stanu obronności państwa i zapewnienie mu należnego miejsca i głosu w rodzinie narodów europejskich. Dla osiągnięcia tych celów konieczne lub wskazane jest: równomierne uprzemysłowienie wszystkich części kraju, regulowanie rozwoju poszczególnych gałęzi produkcji w zależności od potrzeb wewnętrznych i możliwości zbytu, wytworzenie środowiska o nastawieniu odpowiadającym wymogom przemysłu, dążenie do stopniowego współudziału warstwy robotniczej we własności przedsiębiorstw i w ich kierownictwie. Jeżeli przemysł ma spełnić swe zadanie, to musi być odpowiednio zorganizowany.

*Zakres i kierunki rozbudowy przemysłu. Znaczenie struktury*



przemysłu występuje w dwóch aspektach: z punktu widzenia społeczno-gospodarczego i obrony państwa.

Wymagania społeczno-gospodarcze wskazują na konieczność określenia granicy zatrudnienia w przemyśle i kierunków jego rozbudowy uwzględniających ilość i jakość bogactw naturalnych.

Wymogi obronności stawiają nas przed dylematami, jak: import obcych surowców, gromadzenie zapasów, nierentowność produkcji, konieczność zachowania rezerwy wytwórczej, niewspółmierność między stanem pokoju i wojny w zapotrzebowaniu sił kwalifikowanych itd. — których rozwiązanie staje w wielu wypadkach w sprzeczności z wymaganiami natury społecznej lub gospodarczej.

Dociekania ekonomistów prowadzą do twierdzenia, że granicą chłonności przemysłu jest 35% ogółu zatrudnionej ludności. Granica ta „jest zarazem punktem docelowym, którego przekroczenia należy unikać“, albowiem „masy proletariatu przemysłowego, pozbawionego najczęściej wszelkiej własności, stłoczone w ogromnych miastach i odcięte od jakiegokolwiek związku z ziemią, są poważnym niebezpieczeństwem społecznym“ (318).

Nie podzielając tych obaw, wobec równoczesnego dążenia do poprawy bytu świata pracy, jesteśmy skłonni widzieć w wytknięciu tej granicy raczej dążenie do scharmonizowania poszczególnych dziedzin gospodarki narodowej w jedną logiczną całość, zamiast szkodliwych przerostów dotychczasowej struktury. Pozbawiony podstaw jest również pogląd, jakoby czynnikiem wojskowym odpowiadała bardziej nadwyżka ludności rolniczej, jako źródła dostarczającego doskonałego żołnierza (177). Mogło to mieć miejsce dawniej, ale nie w nowoczesnych siłach zbrojnych, których poziom techniczny, wzrastający z roku na rok, stawia je przed niebywałymi trudnościami w wypadku wojny, nawet w państwach o wysokim stopniu uprzemysłowienia.

Zatrudnienie 35% ludności Polski w przemyśle leży w granicach realnych możliwości, skoro rozwój przemysłu w latach 1921 — 1931 spowodował wzrost zatrudnienia z 15% do 19,4%.

Wobec wzrastającego tempa uprzemysłowienia w następnych latach nie można uważać za zbyt przesadną rachubę, że w 1939 roku zatrudnienie w tym dziale osiągnęło 23%, a zatem okres 15-letniej rozbudowy powojennej uprawnia do przypuszczenia, iż norma 35% jest osiągalna. I w tym nawet wypadku w dążeniu do zrównania z zachodem Europy będziemy jeszcze dalecy od celu, skoro się zważy, że postulat nasz „odpowiada... zaledwie pozio-

moni Niemiec z roku 1895“, kiedy przemysł niemiecki zatrudniał 38,8% ludności (318). Równie usprawiedliwionym staje się cel równomiernego uprzemysłowienia wszystkich dzielnic kraju. Sytuacji, w której na 80% powiatów — w 70. ludność rolnicza stanowiła 80%, a w 10. tylko 5% zajęte było przemysłem i rzemiosłem, nie można uważać za korzystną ani pod względem społeczno-gospodarczym, ani tym bardziej na wypadek wojny.

Zbyt przejrzyste były aluzje ekonomistów spod znaku swastyki przed r. 1939, kiedy przestrzegali kraje rolnicze przed niebezpieczeństwem budzących się w nich dążeń do uprzemysłowienia, a aż nadto jasne w świetle „nowego ładu“ realizowanego z całą brutalnością w Europie Środkowo-Wschodniej, aby się dać odwieść od wytkniętego planu rozbudowy przemysłu na przestrzeni całej Polski.

Względy obronności, zwłaszcza w typie wojny błyskawicznej, przemawiają za tym, aby każda dzielnica w każdej sytuacji przedstawiała sobą scharmonizowaną, w pewnym sensie samowystarczalną całość, aby utrata jakiegoś rejonu jednostronnie zagospodarowanego nie decydowała o katastrofie czy to w zakresie żywienia, czy zaopatrzenia w środki walki.

Następnym zagadnieniem, dotyczącym kierunku rozbudowy przemysłu jest postulat wykorzystania w pierwszym rzędzie rodzimych zasobów oraz wyboru odpowiedniego rodzaju koniecznych do zainstalowania inwestycji.

Trudności gospodarcze pierwszego okresu odbudowy skłaniają teoretycznie do oparcia przemysłu o zasoby krajowe i do wyboru „takich gałęzi, które nie wymagają szczególnie kosztownych inwestycji“, a jednocześnie dają możliwość zatrudnienia jak największej ilości robotników (318). Jeżeli ten punkt widzenia można uznać za słuszny, w ramach okresu odbudowy gospodarczej i tylko ze względu na konieczność masowego zatrudnienia, to nie należy zapominać, że: a) plan eksploatacji surowców krajowych musi uwzględniać konieczność ograniczenia intensywności ich wydobywania i zachowania w postaci naturalnych rezerw na wypadek wojny, b) roboty publiczne, absorbujące największą ilość rąk roboczych, operując robotnikiem niewykwalifikowanym, wymagają znacznych ilości specjalistów. Z tych przeto względów ten kierunek rozbudowy przemysłu musi być tak uzgodniony w czasie i przestrzeni, aby, odpowiadając postulatowi masowego zatrudnienia, stwarzał równoległe możliwości rozwoju poszczególnych gałęzi produkcji na daleką metę, a w dążeniu do ogranicze-



nia kosztownych inwestycji — mimo to uwzględniał potrzeby wytwórczości maszyn i narzędzi na okres odbudowy z ruin gospodarstwa narodowego.

Natomiast ostrożność w intensyfikacji wydobywania surowców krajowych jest podyktowana zarówno konsekwencjami naszego położenia strategicznego, jak i koniecznością traktowania zasobów naturalnych jako jedynej środka wymiany w obrocie międzynarodowym i spłacie długów. Zastrzeżenie to nabiera tym większej wagi, że dotychczasowy stan poszukiwań naukowo-badawczych bogactw naturalnych Polski nie daje rzeczywistego ich obrazu i wartości.

Powyższe rozważania nad kierunkami rozbudowy przemysłu, dla osiągnięcia wytkniętych celów, nabierają właściwej wymowy przy ich konfrontacji z rzeczywistym stanem, o ile za taki przyjmujemy stan przedwojenny ze zrozumiałymi korekturami powojennymi, które trzeba będzie wziąć pod uwagę przy planowaniu struktury przemysłowej kraju.

Wśród zagadnień wpływających na rozwój przemysłu i jego możliwości tak zaspokojenia potrzeb wojny, jak i opanowania kryzysów gospodarczych oraz społecznych występują następujące: zespolenie, wielkość zakładów przemysłu, przemysł pomocniczy, racjonalizacja produkcji, współudział pracowników we własności i zyskach wytwórczości.

*Zespolenie.* Wydajność gospodarki wojennej jest zależna od stopnia zespolenia jej funkcji. Zespolenie to polega na organizacji karteli, trustów, i racjonalizacji produkcji. Koncentracja zaawansowana ułatwia bardziej kierowanie produkcją, niż rozdrobnienie przemysłu: trudniej kontaktować z szeregiem drobnych zakładów przemysłowych o małej i trudnej do ustalenia wydajności, niż z kilkoma koncernami, łatwymi do kontroli i szybciej uzyskującymi znacznie lepsze wyniki w procesie racjonalizacji produkcji. Nie znaczy to, że wszystkie małe warsztaty produkujące zamierają w czasie wojny; chodzi tylko o takie ich zespolenie, które ułatwia z jednej strony kontrolę i zaopatrzenie ich w środki produkcji przez państwowe organa kierownicze, z drugiej — zwiększenie ich wydajności, usprawnienie techniczne i handlowe.

Aczkolwiek w czasie wojny muszą być wzięte pod uwagę przede wszystkim wielkie przedsiębiorstwa, to jednak wymogi wojny narzucają konieczność wykorzystania wszystkich zakładów, pod warunkiem ich odpowiedniej koncentracji. Mówiąc o koncentracji, mamy na myśli stronę kierowniczą, a nie terenową, albowiem

charakter współczesnej wojny wymaga raczej rozproszenia obiektów przemysłowych, a nie ich zagęszczania na ograniczonym obszarze, o czym będzie jeszcze mowa na innym miejscu.

Innym aspektem koncentracji produkcji jest jej całkowanie, które może się odbywać w płaszczyźnie poziomej lub pionowej.

Całkowanie poziome polega na przystosowaniu przedsiębiorstwa do wytwarzania szeregu artykułów (środków walki) w jednej bazie, a więc fabryka samochodów produkuje w czasie wojny samochody pancerne, motory lotnicze, broń itp.

Jeszcze większym ułatwieniem dla kierownictwa produkcją wojenną jest całkowanie pionowe, które zamyka w jednym przedsiębiorstwie lub kartelu wszystkie fazy produkcji — od wydobywania surowców do określonych konstrukcji skończonych. Taka organizacja pionowa wytwórczości stanowi ogromne ułatwienie kalkulacji wydajności już w czasie pokoju.

Są różne metody koncentracji produkcji z punktu widzenia źródła kierownictwa: kartelizacja przymusowa lub prywatna.

Kartelizacja przymusowa odbywa się przez władze państwowe, które same kierują produkcją karteli na rachunek państwa. Kartele prywatne organizują się dobrowolnie i są kierowane przez wyłonione przez zjednoczone przedsiębiorstwa zarządy, na ich wspólny rachunek.

*Racjonalizacja.* Zagadnienie racjonalizacji produkcji, o ile ma swój aspekt społeczny w czasie pokoju, o tyle w gospodarce wojennej ma szczególnie ważne znaczenie tam, gdzie wchodzi w grę problem sił roboczych.

Racjonalizacja przyspiesza i zwiększa wydajność, zaoszczędza pracę, przyczynia się do powiększenia szeregów walczących, umożliwia zasilenie wojska pewną ilością sił wykwalifikowanych.

W czasie pokoju proces racjonalizacji produkcji, przy małym jej ogólnym nasileniu i małej równowadze struktury gospodarczej, powoduje zwiększenie bezrobocia.

*Wielkość zakładów przemysłowych.* W opiniach sfer gospodarczych operuje się różnymi pojęciami wielkości zakładów przemysłowych. Ponadto istnieją znaczne różnice w poglądach na najodpowiedniejszą dla polskich warunków przyszłą strukturę przemysłu.

Zakłady przemysłu przetwórczego w Polsce dzieliły się na 8 kategorii. Wszystkie te zakłady przemysłowe zatrudniały w 1936 roku około 1,150,000 pracowników; niezależnie od tego wydano do tego czasu 354.449 kart rzemieślniczych.



Przyjmując podział przemysłów na inwestycyjny, (kopalnie, huty, przemysł mineralny, metalowy, elektrotechniczny itp.) oraz konsumpcyjny (włókienniczy, spożywczy, odzieżowy itp.), okazuje się, że „z ogólnej ilości ok. 220.000 zakładów przemysłowych ok. 200.000 należało do tak zw. VIII kategorii“, przy czym były to „małe warsztaty naprawcze, kuźnie wiejskie, niezdolne do wykonania bardziej precyzyjnej pracy, ...do współpracy z zakładami lepiej zaopatrzonymi i stojące właściwie na granicy przemysłu i rzemiosła“ (521).

Podczas gdy grupa przemysłu inwestycyjnego pierwszych siedmiu kategorii zatrudniała przeciętnie po 57 ludzi, to na grupę konsumpcyjną w tych samych kategoriach wypadało po 20, czyli przeciętna dla wszystkich zakładów kategorii I — VII wyniesie 30 ludzi na zakład.

Natomiast w zakładach samej tylko VIII kategorii wypada dla obu grup przemysłowych po 2 ludzi. Pomijając zatem kategorię VIII, należy stwierdzić, że najliczniejsze były w Polsce zakłady I — VII kategorii, zatrudniające do 4 (27% w 6.151 zakładach) i do 9 robotników (27%), zaś przeszło 1.000 robotników pracowało tylko w 101 zakładach, co stanowiło 0,4% ogółu, tj. 22.789 zakładów przemysłowych.

Dane statystyczne wskazują, że o ile „ilość robotników ... w zakładach różnej wielkości ... nie odbiega od warunków niemieckich i amerykańskich, różniąc się zasadniczo od ... panujących w ZSRR“, o tyle rozwój zakładów przemysłu przetwórczego w Polsce w latach 1934 — 1936 „szedł nie według wzrostu (ich) ilości ... lecz raczej według ilości zatrudnionych robotników“ (521). Wskazywałoby to: w pierwszym wypadku, że organizacja zakładów przemysłowych w Polsce była racjonalna i opierała się na wzorach zachodnich, w drugim — że brak kapitałów na rozbudowę nowych zakładów zmuszał do rozszerzenia produkcji dawnych, m. in. pod presją konieczności zwiększenia zatrudnienia.

Aby zrozumieć proces rozwojowy przemysłu polskiego i jego kierunki trzeba sobie zdać sprawę z doniosłego faktu, jakim była zmiana charakteru wytwórczości w przemyśle światowym i z konsekwencji tej zmiany dla struktury zakładów.

Wiek XIX i początek XX stanowią okres rozwoju produkcji żelaza i stali, a ilość surówki wielkopiecowej staje się miernikiem potencjału przemysłowego. Według tego miernika Polska zajmowała bardzo skromne miejsce w produkcji surówki, która w 1913

roku wynosiła 677 tysięcy ton, wobec 10,4 milionów ton w Niemczech i 8,9 milionów we Francji.

Jednak z postępem techniki charakter produkcji zmienia się, podnosząc wybitnie rolę przemysłu przetwórczego.

„Przemysł przetwórczy wytwarza artykuły coraz bardziej uszlachetnione, przy czym wartość ich niesłychanie wzrasta — tak, że dochód społeczny zaczyna charakteryzować się w coraz większym stopniu ilością ludzi zatrudnionych w przemyśle przetwórczym“ (521).

Autor ilustruje ten proces, podając wartość 1 kg wyrobów przemysłu mechanicznego przetwórczego, z których wymienimy dla charakterystyki kilka:

|                                      |          |
|--------------------------------------|----------|
| surówka wielkopiecowa. . . . .       | 30 gr    |
| lokomotywa . . . . .                 | 3 zł     |
| karabin maszynowy . . . . .          | 140 “    |
| zegarek . . . . . do                 | 1.000 “  |
| sprężynka do zegarka ponad . . . . . | 10.000 “ |

Ponieważ Polska w okresie lat 1913 — 1918 nie brała udziału w wyrobie artykułów wysoko-uszlachetnionych — przeto opinia o upadku uprzemysłowienia kraju tylko na podstawie produkcji surówki — siłą rzeczy opiera się na fałszywych przesłankach. Te mistyfikację najlepiej obrazują liczby odnoszące się do wielkich potencji przemysłowych świata, które wskazują, że mimo tych samych, a niekiedy i mniejszych ilości surówki wyprodukowanej tam w 1913 i w 1936 roku — ilość wyprodukowanych z niej samochodów jest np. w W. Brytanii przeszło 10 razy większa w 1936 r. niż w 1913 r., a w Niemczech prawie 30 razy większa przy stosunkowo nieznacznej tylko, bo o 3 miliony ton, zwykle wytworzonej surówki.

Te właśnie zmiany w produkcji przemysłowej przyczyniły się do wytworzenia nowej struktury zakładów i prowadzą do ustalenia ich wielkości w różnych warunkach. „Jako optymalną wielkość zakładu przemysłowego należy uważać taki zakład, który w istniejących warunkach techniki i organizacji posiada najniższe koszty produkcji na jednostkę wyrobu“ (521).

O wielkości danego zakładu mogą decydować najrozmaitsze czynniki, z których każdy z osobna wzięty da inne wyniki, albo też ich wypadkowa stanie się podstawą wyboru. Przyjmując dla polskich stosunków taką klasyfikację, przy której do wielkich



zakładów należą zatrudniające ponad 1000 robotników, a wszystkie pozostałe — do średnich i małych, to w związku z zamierzonym rozwojem przemysłu, który zatrudniałby od 4 do 5 milionów robotników, mógłby on być ujęty w następujące grupy: 1.000 zakładów po 1.000 robotników, 500 — po 2.000 lub 100 po 10.000 — jako grupa wielkich przedsiębiorstw stanowiąca 25% całego przemysłu z ilością 1 miliona robotników, podczas gdy grupa małych i średnich obejmowałaby 75% pozostałych zakładów z ilością około 3 milionów robotników. Oczywiście przytoczone rozwiązanie jest tylko jednym z wielu, a zastosowanie właściwych norm będzie zależało od charakteru poszczególnych gałęzi przemysłu, z uwzględnieniem warunków technicznych i administracji przedsiębiorstw.

Na ogół można powiedzieć, że grupa wielkich zakładów (ponad 1.000 robotników) obejmuje tzw. ciężki przemysł, (fabryki czołgów, armat, parowozów, okrętów), podczas gdy typ średnich i małych przeważa w przemyśle metalowo-przetwórczym, tekstylnym, konfekcyjnym itp., a więc tam, gdzie kierownictwo spoczywa w rękach samego przedsiębiorcy i nie wymaga tak wielkiej administracji, jaka ma miejsce w dużych zakładach przemysłowych, które już w samym założeniu muszą posiadać szerokie podstawy organizacyjne, obejmujące całość zagadnień produkcji.

*Poddostawcy.* „Charakterystyką przemysłu nowoczesnego jest... podział pracy zarówno w dziedzinie technicznej jak i organizacyjnej. Praktycznym wynikiem takiego podziału pracy jest tzw. produkcja masowa.

Cechą produkcji masowej jest nie tylko wytwarzanie największej ilości artykułów podobnych, lecz również stosowanie w produkcji takich narzędzi i metod pracy, które prowadzą do największej wydajności, a więc do najniższych kosztów własnych.

Każdy, najbardziej skomplikowany, proces produkcyjny może być rozłożony na wielką ilość procesów prostszych, które znów mogą być wspólne dla różnych produktów, tak, że łączenie ich może zapewniać dalsze korzyści z wytwarzania wielkich serii“ (521).

Ten właśnie sposób polegający na podziale wytwarzania zwłaszcza bardziej złożonych artykułów (lokomotywy, samoloty, samochody), na szereg innych zakładów również zdolnych do produkcji masowej, nazywa się systemem pracy przez poddostawców. W tym systemie fabryka podstawowa schodzi najczęściej do roli

wielkiej montowni, składając i dopasowując części wykonane przez poddostawców.

W W. Brytanii przemysł samochodowy przez r. 1939 absorbował 500 zakładów należących do poddostawców, zatrudniających około 100.000 ludzi, a więc tyleż, co 20 głównych fabryk samochodowych.

Wielką sensacją w świecie przemysłowym wywołał Ford, zapowiadając w 1936 roku przejście na poddostawców.

System ten jest stosowany w całym szeregu przemysłów: lotniczym, uzbrojenia itp.

Warunkiem zasadniczym skuteczności tego systemu jest nie tylko odpowiednia ilość poddostawców, lecz i nowoczesność posiadanych przez nich zakładów oraz ich zasobność finansowa. Sytuacja polskiego przemysłu, nawet w okresie jego żywego rozwoju w ostatnich latach przed wojną była pod tym względem rozpaczliwa; będziemy mieli sposobność scharakteryzować to w poszczególnych gałęziach rodzimej produkcji.

Położenie to wskutek tej niszczącej wojny na pewno nie będzie lepsze mimo optymistycznych przewidywań, że właśnie pożądana kategoria średnich i małych zakładów przemysłowych w Polsce przetrwa tę burzę dziejową najlepiej.

Jakieby zatem nie były horoskopy — jedno jest pewne, że czeka nas olbrzymia praca, której podołamy tylko wtedy, jeżeli zdołamy się na przemyślany, odpowiadający rzeczywistym warunkom powojennym i skoordynowany z pozostałymi dziedzinami gospodarki narodowej plan uprzemysłowienia Polski.

## 8. SUROWCE

Surowce są podstawą wytwórczości. Jendakże rozwój międzynarodowy środków oraz sposobów wymiany i usług przyczynił się w wielkim stopniu do zmiany poglądów na znaczenie surowców.

### A. Znaczenie surowców

Przy rozpatrywaniu zagadnienia surowców spotykamy się z następującymi tezami:

- 1) powstawanie ośrodków produkcyjnych nie jest uzależnione od posiadania własnych surowców,



- 2) polski przemysł powinien oprzeć się w przyszłości przede wszystkim na krajowych zasobach naturalnych,
- 3) pogoń za surowcami była przyczyną nędzy gospodarczej i wojny,
- 4) traktowanie surowcowych zasobów świata jako całości jest jednym z zasadniczych warunków światowej współpracy gospodarczej.

Pierwsza teza wynika z przeciwstawienia się tendencjom emigracji, pozbawiającej kraj rąk roboczych. „Wyłania się prymat człowieka i narodu na swych siedzibach i do człowieka i narodu zaczyna się dowozić zarówno płody rolne, surowce jak i urządzenia techniczne.

Z rozwojem techniki coraz mniejszą rolę w wartości produktu odgrywa wartość surowca...; decydujące znaczenie dla powstania ośrodków produkcyjnych ma praca ludzka, a w szczególności jej jakość, maleje natomiast znaczenie własnych surowców. Postęp techniki i transportu doprowadza do tego, że dowóz surowców do skupień ludności jest coraz łatwiejszy“ (422). Inaczej mówiąc, wystarczy mieć odpowiednią ilość i jakość rąk roboczych i dowozić z zewnątrz surowce, aby móc uprzemysłowić kraj.

Nie chcemy przez to uproszczenie rozumowania negować niewątpliwie słusznych założeń ani o szkodliwości emigracji, ani o konieczności dowozu surowców.

Przeciwnie, już poprzednio podnosiliśmy zastrzeżenia w stosunku do tendencji nadmiernego eksploatowania zasobów krajowych, przy ustalaniu kierunków rozbudowy własnego przemysłu.

Aczkolwiek druga z przytoczonych tez, zalecająca nadanie naszemu przemysłowi takiego kierunku rozbudowy, któryby uwzględniał w pierwszym rzędzie bogactwa naturalne Polski, wydaje się być przeciwstawieniem pierwszej — w rzeczywistości ani tak nie jest, ani nie pragniemy dopatrywać się tej sprzeczności.

I w jednej i w drugiej podkreślić należy tylko niebezpieczeństwo krańcowości, leżące w czasie i zasięgu bazowania przemysłu krajowego bądź na zasobach własnych, bądź na imporcie.

W sytuacji geopolitycznej Polski polityka surowcowa ani na chwilę nie może negliżować czynnika bezpieczeństwa. Prawdą bezsprzeczną jest, że cały szereg państw równie ubogich jak i Polska w surowce, potrafił rozwinąć przemysł do imponujących rozmiarów, przy pomocy importowanych surowców. Prawdą jest,

że „nie warunki naturalne, lecz obfitość kapitału decydowała o powstaniu przemysłu“. Np. w Danii, której jedynym bogactwem jest ziemia, mimo to 70% ludności żyje z zawodów nierolniczych (392).

Należy też przewidywać, że potrzeby odbudowy i rozbudowy polskiej gospodarki narodowej, a zwłaszcza przemysłu, będą wymagały wielkiego importu surowców zagranicznych, za które w drodze kompensaty będziemy musieli płacić wywozem własnych surowców, zanim zdołamy je zastąpić wywozem gotowych artykułów wysoko-uszlachetnionej, a więc i wysoko-wartościowej produkcji.

Równolegle z przywozem surowców, maszyn i narzędzi, celem zmniejszenia do niezbędnego minimum nadmiernej eksploatacji własnych zasobów naturalnych, będziemy zmuszeni tworzyć z importu odpowiednie zapasy, jako rezerwy bezpieczeństwa i produkcji wojennej. Te wymagania i warunki, których twarde rzeczywistość zawiśnie nad krajem od pierwszego dnia uwolnienia go od najazdu, postawią rząd w zakresie polityki surowcowej wobec niezwykle trudnych i doniosłych zadań. Ich właściwe uszeregowanie w hierarchii potrzeb i możliwości zaspokojenia może mieć decydujące znaczenie nie tylko dla tempa i zakresu uprzemysłowienia, a co zatem idzie i dla stopnia obronności, lecz także i dla samego procesu przebudowy struktury społeczno-gospodarczej kraju.

Trzecia teza polega na twierdzeniu, że podstawa, na której była oparta przedwojenna polityka Polski, polityka, „którą przyjęły w ciągu ostatnich lat przed wojną niemal wszystkie kraje europejskie, była... głębszą gospodarczą przyczyną wojny“ (493).

Z równą łatwością można udowodnić, że dążenie odwiecznych agresorów do wojny miało za główną przyczynę poszukiwanie surowców, ale nie tu jest miejsce na tego rodzaju dysertacje. Wystarczy ustalenie faktu obudzenia się świadomości we wszystkich państwach o niskim stopniu uprzemysłowienia, że będą zawsze przedmiotem obcej eksploatacji, jeżeli nie stworzą własnych warsztatów przemysłowych, równoważących jednostronność ich struktury gospodarczej. Osiągnięcie tego celu, który staje się jednocześnie środkiem dla podniesienia dobrobytu i siły całych narodów, czyni agresję mniej atrakcyjną, zwalnia jej „błyskawiczność“ do granic, w których rozsądek każe szukać innych rozwiązań w regulowaniu stosunków międzynarodowych.



W ten sposób dochodzimy do genezy czwartej tezy, która głosi prymat współpracy przed współzawodnictwem, przez unormowanie gospodarki surowcami światowymi.

Od uznania słuszności samej idei do jej realizacji jest bardzo daleka droga, tym bardziej, że jej uznanie nie jest zbyt ugruntowane w opinii możliwych tego świata, lecz przeciwnie pomiędzy Stanami Zjednoczonymi i Wielką Brytanią istnieje pewna różnica zdań, co do uregulowania międzynarodowych stosunków gospodarczych na świecie po zwycięskiej wojnie, właśnie na gruncie praktycznego zastosowania tych norm. Odgłosem tych różnic i odzwierciedleniem nastawienia w samej W. Brytanii może być przebieg dyskusji na temat rekonstrukcji powojennej, jaka się odbyła w Izbie Gmin na początku 1943 roku, po referacie przywódcy parlamentarnej frakcji Labour Party, Artura Greenwood'a.

Można i należy wierzyć, że plóg wojny przeorze te zachwyszczone przedwojennym sobkowstwem pola współpracy międzynarodowej, ale też trzeba co rychlej dążyć do przygotowania gruntu pod tę współpracę w skromniejszych rozmiarach. „Na wschodzie Niemiec powinna być stworzona wielka tama polityczno-gospodarcza, nie mająca w swej strukturze gospodarczej nic, coby mogło stanowić uzupełnienie rolniczo-surowcowe Niemiec“. „Im mniej Niemcy będą mogły otrzymywać surowców i płodów rolnych z uprzemysławiających się i więcej spożywających krajów Europy środkowo-wschodniej, tym więcej będą musiały sprowadzać płodów rolnych z za morza, a zatem więcej będą zależne od dróg morskich“ (422). Zagadnienie surowców dla tej grupy państw, a wśród nich dla Polski w szczególności, straciło swój charakter gospodarczy, a podmuch drugiej wojny światowej przeczucił jego punkt ciężkości na najżywotniejsze interesy polityczne tych państw, a z nimi całego kontynentu europejskiego, jeżeli nie świata.

Mało jest państw, które mimo nagromadzonego bogactwa i przestrzeni posiadają wszystkie potrzebne do produkcji surowce.

W czasie pokoju posiadanie własnych surowców nie jest warunkiem ani produkcji, ani bogactwa, gdyż można je osiągnąć drogą sprzedaży gotowych produktów wykonanych ze sprowadzonych z zewnątrz surowców i półfabrykatów, w zamian za nadwyżkę własnych zasobów. Inaczej jest w czasie wojny, która zmusza do obmyślenia i przygotowania w okresie pokojowym wszystkich środków zabezpieczenia potrzebnych surowców.

## B. Potrzeby surowcowe

Każda wojna i każdy okres powojenny gospodarki stwarzają nowe potrzeby w surowcach i nowe sposoby ich zaspokojenia.

Z punktu widzenia technicznego zastosowania surowców różniamy: a) bezpośrednie potrzeby wojskowe, b) potrzeby ogólne gospodarki wojennej, c) potrzeby cywilne.

Bezpośrednie potrzeby sił zbrojnych wymagają surowców do wyrobu sprzętu wojennego.

Ogólne potrzeby gospodarki wojennej polegają na produkcji sprzętu, umożliwiającego ogólny wysiłek zbrojny państwa; będą to artykuły przemysłu maszynowego, transportowego, budowlanego. Potrzeby cywilne zaspakaja przemysł nie podlegający w zasadzie mobilizacji.

Takie rozróżnienie jakościowe samych potrzeb jest równocześnie podstawą do obliczenia surowców niezbędnych do ich zaspokojenia.

Nie wolno jednak zapominać, że ilość potrzebnych zasobów tak mineralnych jak i roślinnych, nie jest taka sama w czasie pokoju i wojny.

Różnice te wynikają z następujących przyczyn.

a) Jeżeli dana gałąź przemysłu nie jest przystosowana do produkcji wojennej już w czasie pokoju, lecz zmienia ją dopiero z chwilą mobilizacji — wówczas zmieniają się i potrzeby w zakresie surowców, np. gdy fabryka fortepianów przechodzi na budowę skrzydeł samolotowych; a zatem im więcej zakładów tego typu znajdzie się w strukturze przemysłowej kraju, tym jaskrawiej wystąpi różnica pokojowych i wojennych potrzeb w zakresie surowców.

b) Nieliczne są państwa, gdzie przemysł idzie w czasie pokoju z pełną wydajnością. Zawsze, nawet w okresie pomyślności, istnieje pewien margines nie wykorzystanych możliwości, który według doświadczeń amerykańskich wynosi 10 do 15%, a w okresie depresji gospodarczej np. w 1934 r. w Niemczech dochodził od 30 do 50%. Można ustalić ogólną zasadę, że wzrost globalny zużycia surowców kraju wchodzącego w wojnę jest ściśle związany z niewykorzystaną marżą jego potencjału przemysłowego.

c) Ścisłą granicę konsumpcji surowców ustanawiają dwa główne czynniki: wydajność przemysłu i zdolność obsłużenia go przez siły robocze.

Przytoczone okoliczności wskazują, jak wiele czynników wpły-



wa na obliczenie zapotrzebowania wojennego surowców dla danego kraju i jak liczne korektywy muszą być uwzględnione w tego rodzaju obliczeniach.

Dla lepszego uwypuklenia technicznego zastosowania poszczególnych surowców w produkcji wojennej podajemy poniższe zestawienie.

*Stal* (rudę żelaza): sprzęt uzbrojenia i amunicja.

*Mangan*: podstawa dla wytwarzania stali; specjalne stale manganowe zawierają 14% manganu, zwykle do 0,3%; wyrób płyt pancernych, gąsienic do czołgów, zwrotnic kolejowych.

*Chrom*: produkcja stali szlachetnych do konstrukcji resorów, świrdrów, osi, trybów, palenisk; przemysł lotniczy, samochodowy, chemiczny, uzbrojenie, marynarka.

*Nikiel*: broń, sprzęt motorowy, lotniczy, pancerny.

*Tungsten* (Wolfram): włókna lamp elektrycznych i radiowych, stale narzędziowe, pociski ppanc.

*Aluminium*: sprzęt lotniczy (blachy, odlewy).

*Miedź*: pierścienie prowadzące na pociskach, przewody elektryczne, blachy paleniskowe, monety; w stopach z cyną jako brąz, z cynkiem jako mosiądz na łuski pocisków, zapalniki, armaturę itp.

*Magnez*: sprzęt lotniczy, samochodowy, maszyny do pisania, szycia, urządzenia transportowe.

*Kobalt*: stellyty, stale nierdzewne i narzędziowe, przemysł chemiczny, (katalizatory, barwniki ceramiczne).

*Kadm*: aparaty elektrotechniczne, baterie elektryczne.

*Antymon*: metal panewkowy, łożyska, czcionki drukarskie, wulkanizacja kauczuku.

*Piryty*: produkcja kwasu siarkowego, wpałki pirytowe przetwarzane na surówkę i stal.

*Molibden*: stale narzędziowe i konstrukcyjne.

*Ołów*: naboje karabinowe, szrapnele, kable telefoniczne, produkcja farb, materiałów wybuchowych, lutowanie.

*Cynk* (ruda): produkcja mosiądzu do wyrobu łusek kb., armatnich, zapalników, produkcja blach, cynkowanie naczyń żelaznych.

*Fosforyty*: bomby zapalające, świece dymne, amunicja smugowa, rakiety sygnalizacyjne, przeróbka na superfosfaty (nawozy sztuczne), zapalaki, przemysł chemiczny, farmaceutyczny.

*Kwas siarkowy* (z pirytów): materiały wybuchowe, superfosfat, barwniki, przemysł włókienniczy, elektrotechniczny, metalurgiczny.

*Rtęć*: przemysł chemiczny, farmaceutyczny, amunicyjny, aparaty kontrolne i pomiarowe, materiały wybuchowe, radiotechnika.

*Platyna* (jako katalizator): kwas siarkowy, azotowy, przemysł chemiczny.

*Węgiel*: produkcja energii, paliwa.

*Benzol*: z destylacji węgla w koksośniach, gazowniach, wyrób barwników, materiałów wybuchowych.

*Azot*: nawozy sztuczne, materiały wybuchowe.

*Siarka*: kwas siarkowy, proch czarny, wulkanizacja gumy.

*Sól kamienna*: produkcja sody amoniakalnej, sody żrącej, soli glauberskiej, chlorku, chloru, kwasu solnego, gazów bojowych, materiałów wybuchowych.

*Sole potasowe*: saletra potasowa do wyrobu prochu czarnego, konserw mięsnych, w przemyśle farmaceutycznym; węglan potasu do wyrobu mydła i szkła; chlorany do wyrobu zapalek; główne zastosowanie w produkcji nawozów sztucznych i w przemyśle garbarskim.

*Drzewo* (celuloza): papier, sztuczny jedwab, celuloid, nitroceluloza (do wyrobu prochów bezdymnych).

*Kauczuk*: pneumatyki, balony, maski przeciwgazowe, przybory medyczne.

*Jedwab*: odzież, spadochrony, materiały wybuchowe.

*Wełna*: materiały włókiennicze.

*Bawełna*: materiały włókiennicze, proch (bawełna strzelnicza).

*Ropa naftowa*, z destylacji ropy: benzyna, nafta, oleje, smary, parafina, koks, asfalt.

*Gazy ziemne*: produkcja gazoliny i gazu dla celów opałowych i oświetlenia.

### C. Środki i sposoby zaopatrzenia w czasie wojny

Zaopatrzenie poszczególnych państw w surowce rodzime jest w ogromnej większości niedostateczne, aby na nich wyłącznie opierać przygotowanie do wojny. Poniższe uwagi mają na celu omówienie środków i sposobów powiększenia tych możliwości. Będą to: import, zwiększenie produkcji, produkcja surowców zastępczych i namiastek, zapasy pokojowe, zużycie odpadków, eksploatacja obszarów okupowanych, rekwizycja.

a) *Import*. Zdrowa gospodarka narodowa w czasie pokoju polega na zaopatrzeniu w produkty przemysłowe, półfabrykaty



i surowce, których wartość powinna wynosić połowę, jeżeli nie całość rocznego dochodu społecznego (209).

Import służy do uzupełnienia deficytu surowców krajowych. Rozmieszczenie światowych źródeł surowcowych decyduje, że skuteczność importu zależy przede wszystkim od siły floty wojennej i handlowej, zabezpieczających wojenne transporty morskie. Ubiegła i obecna wojna światowa wskazują na wagę tego problemu.

Innym źródłem jest przywóz z państw neutralnych lub zaprzyjaźnionych na kontynencie. Wymaga on przygotowania w czasie pokoju odpowiednich umów handlowych, opartych na dalekowzrocznych przewidywaniach strategicznych i zabiegach własnej dyplomacji.

Zręczna polityka zagraniczna może wytworzyć sprzyjające warunki gospodarcze, które pozwolą nam na: 1) przeprowadzenie już w czasie pokoju poszukiwań geologicznych i badań wydajności źródeł surowcowych w krajach, godzących się na współpracę gospodarczą, możliwą do utrzymania w czasie wojny; 2) podtrzymanie i rozwój produkcji tych państw w kierunku zaspokojenia naszych potrzeb. Metody te były stosowane przez St. Zjednoczone A. P. w krajach Ameryki Południowej, a przez Niemcy — w Europie Płd. Wsch.

Nie potrzebujemy podkreślać, że taka własna penetracja gospodarcza wymaga dobrowolnego zespolenia interesów i celów polityczno-gospodarczych zainteresowanych państw, albo wielkiej przewagi potencjału wojennego, zdolnego wymusić współpracę, po uprzednim uzależnieniu gospodarczym przymusowych kontraktów.

b) *Wzmożenie produkcji surowców.* Liczne są przykłady nierentowności eksploatacji własnych złóż surowcowych. O opłacalności decyduje stosunek kosztów własnych wydobycia do ceny sprzedaży na rynku światowym. Np. St. Zjednoczone A. P. posiadają znaczne złoża bauksytu, a mimo to pokrywają z nich tylko 60% swych potrzeb, importując resztę z Gubernii angielskiej i holenderskiej, ze względu na niższą cenę i łatwość transportu. Podobnie postępowały Niemcy w zakresie miedzi i pirytów westfalskich, Francja — w odniesieniu do węgla.

Postępowanie to zmienia się radykalnie w czasie wojny zbrojnej lub gospodarczej, kiedy cena wydobycia przestaje odgrywać zasadniczą rolę.

Wzmożenie produkcji własnej wymaga jednak: 1) posiadania

tych surowców na własnym obszarze, 2) posiadania dostatecznych sił roboczych i odpowiedniego aparatu do eksploatacji. W odniesieniu do pierwszego warunku należy przypomnieć z poprzednich uwag o konieczności poznania własnych zasobów. Odpowiednie badania muszą dać odpowiedź ponadto, czy istniejące złoża nie są na wyczerpaniu i jaki jest ich stan potencjalny. Przykładem braku przezorności w tej materii mogą służyć Austro-Węgry, które nie znały bogactw naturalnych swych krajów słowiańskich przed 1914 r., wskutek czego te nie były (na szczęście dla nich) eksploatowane, mimo potrzeby, w pierwszej wojnie światowej. Odwrotnie—dowodów roztropnej polityki surowcowej dostarczają m. in. St. Zjednoczone A. P., rezygnując celowo z eksploatacji np. niektórych bogatych nawet źródeł naftowych, albo Niemcy w stosunku do złóż manganu w Siegerland lub w Styrii.

Drugi warunek pomnożenia produkcji, jeżeli dotyczy sił roboczych i kwalifikowanych, leży w sferze zagadnień populacyjnych i ogólnego potencjału gospodarczego, co jest przedmiotem osobnych rozważań.

Natomiast odnośnie eksploatacji nieopłacalnych zasobów lub celowo zaniechanych w czasie pokoju — praca ta wymaga znacznych przygotowań w przewidywaniu wojny. Na podstawie uprzednich badań muszą być przygotowane siły i środki eksploatacji: siły robocze, specjaliści, wszystko w stosunku do rzeczywistych a przewidzianych badaniami rozmiarów, mając na uwadze, że w czasie wojny przemysł nie będzie mógł dostarczać potrzebnych urządzeń.

O trudnościach, na które można natrafić w wypadku zaniebania tych przygotowań, świadczy najlepiej fakt, że Niemcy zdołały rozpocząć eksploatację nierentujących się złóż dopiero w trzecim roku pierwszej wojny światowej.

c) *Produkty i surowce zastępcze oraz namiastki.* Braki surowcowe, których uzupełnienie w czasie wojny jest trudne lub niemożliwe, mogą zmusić niektóre państwa do zastępowania surowców innymi materiałami.

Zastosowanie nowych aliażów i nowych procesów produkcji umożliwi wprowadzenie środków zastępujących metale nie tylko w przemyśle wojennym, lecz i ogólnym, jak budownictwo mieszkaniowe, utensylia kuchenne itp. Również wielkie osiągnięcia chemii umożliwiły wykorzystanie tak gotowych produktów, jak i surowców jako fabrykatów dla produkcji.



Rozróżniamy dwie zasadnicze kategorie produkcji środków zastępczych: zamianę bezpośrednią i produkcję syntetyczną.

Zamiana bezpośrednia polega na zastępowaniu produktu wprawdzie bardziej wartościowego, lecz mniej dostępnego dla produkcji krajowej w danych warunkach (wojna, blokada) na mniej przydatny, lecz zato łatwiej osiągalny w granicach własnych zasobów surowcowych. Np. zastępowanie miedzianych pierścieni prowadzących w pociskach żelaznymi, używanie papieru zamiast bawełny w wyrobach włókienniczych. Brak miedzi zmusza do szerszego zastosowania żelaza, cynku, aluminium. Brak olei roślinnych i tłuszczów zwierzęcych decyduje o wyrobie mydła ałunowego lub żywicznego. Bawełna, która stanowi podstawę wyrobu prochów i odzieży, zostaje zastąpiona przez miazgę celulozy drzewnej w fabrykacji materiałów tekstylnych. W produkcji materiałów wybuchowych stosuje się nitraty i chlorany zamiast melinitu — dla tych samych przyczyn.

Produkcja syntetyczna polega na uzyskiwaniu sztucznych surowców lub produktów wtórnych, w drodze poddania posiadanego podstawowego surowca procesowi przeobrażeń. Produkcja syntetyczna, aby mogła spełnić swoje zadanie w czasie wojny, musi odpowiadać następującym warunkom: istnienie potrzebnych instalacji już w czasie pokoju, posiadanie dużych ilości podstawowych surowców (węgiel, drzewo), zapewnienie przez państwo środków finansowych wobec niezmiernych kosztów instalacji i samego procesu produkcji, wreszcie — zapewnienie dostatecznej ilości sił roboczych i specjalistów.

Pierwszy warunek nie wymaga komentarzy wobec znanych już nam trudności, które ma do pokonania przemysł mobilizowany dopiero z wybuchem wojny, lub w okresie grożącego konfliktu. Trudności te są niewspółmiernie większe w uruchomieniu produkcji syntetycznej, wobec skomplikowanego jej procesu i rozległych urządzeń.

Drugi warunek jest również zrozumiały sam przez się, jeżeli się zważy, że na wyprodukowanie np. jednej tony benzyny syntetycznej potrzeba 4,5 ton węgla.

Żadne przedsiębiorstwo nie może sobie pozwolić na produkcję środków syntetycznych na własny koszt i ryzyko, nie tylko w czasie wojny, ale nawet w warunkach normalnych, gdyż rentowność tego rodzaju produkcji da się osiągnąć dopiero na bardzo długiej fali i to przy szczególnie sprzyjających okolicznościach, wykluczających jednocześnie konkurencję naturalnych produ-

któw lub surowców. Oczywiście, odnosi się to nie do wszystkich sztucznych produktów. Udoskonalenie techniki fabrykacji, jej masowość, obfitość surowca podstawowego — mogą przyspieszyć rentowność, a w wielu wypadkach już zdołano nawet zapewnić niektórym produktom sztucznym wyższe wartości, niż naturalnym. Np. niemiecki czy polski kauczuk syntetyczny wykazuje lepszą odporność na tarcie aniżeli naturalny. Koszt niemieckiej produkcji syntetycznej na podkładzie drzewa spada systematycznie w miarę jej rozwoju; wkracza ona na rynek bawełniany, jako groźny konkurent. Benzyna syntetyczna w 1939 r. była 3 do 4 razy droższa od naturalnej, kauczuk sztuczny dwa razy, ale na pewno ceny te są już niższe obecnie, a mogą się jeszcze bardziej obniżyć w przyszłości. Jakiby nie był nasz stosunek do autarkii, która jest matką produkcji syntetycznej, nie można zamykać oczu na fakt wyczerpywania się źródeł wielu naturalnych surowców, a opanowanie w 92% rynków światowych przez sztuczną kamforę niemiecką nie może być komentowane wyłącznie... głodem surowców w Niemczech.

Największa trudność do rozwiązania, przed którą staje produkcja syntetyczna w czasie wojny, to problem sił roboczych i specjalistów. Jeżeli wydobyć węgla dla ogólnych celów gospodarczych w okresie wojny natrafia na poważne przeszkody, dla braku robotników absorbowanych przez front, to sytuacja ta jeszcze bardziej się komplikuje na jednym choćby odcinku benzyny syntetycznej, której wyprodukowanie w ilości 15 milionów ton wymaga 600 tysięcy robotników, z których  $\frac{2}{3}$  musi być zajętych dostarczaniem węgla i obsługą pomocniczą wyłącznie dla celów tej produkcji.

d) *Zapasy*. Gromadzenie w czasie pokoju zapasów jest najwygodniejszym i najprostszym środkiem zabezpieczenia potrzebnych dla prowadzenia wojny surowców.

O ile w okresie rozruchu produkcji potrzebne są zapasy artykułów gotowych (broń, umundurowanie itp.), wystarczające aż do czasu uzyskania pełnej wydajności, to w wypadku zależności kraju od surowców zagranicznych, lub w przewidywaniu trudności wydobywania własnych w początkowym stadium wojny, są one nieodzowne dla uzyskania czasowej samowystarczalności.

Przed rokiem 1914 zagadnienie zapasów surowcowych tak jakby nie istniało, wobec iluzji krótkotrwałej wojny. Z tej zatem przyczyny nie możemy czerpać żadnych w tej materii doświad-



czeń z okresu poprzedzającego pierwszą wojnę światową; dostarczył ich dopiero przebieg samej wojny.

Gromadzenie zapasów wiąże się z problemami: finansowym i magazynowania. Problemy te decydują w pewnej mierze o zróżnicowaniu zapasów na: państwowe, przemysłowe, handlowe i domowe (prywatne).

*Zapasy państwowe.* Tworzenie zapasów nakłada na państwo wielkie ciężary finansowe. Już samo nabywanie surowców na zapas wymaga zamrożenia wielkich kapitałów, których potrzebę zwiększają ponadto: koszty magazynowania, konserwacji i zabezpieczenia wojskowego. Żadne państwo nie może się jednak cofnąć przed tą kosztowną metodą zabezpieczenia sobie swobody produkcji.

Są stosowane rozmaite sposoby. Np. Włochy, zagrożone sankcjami w konflikcie z Abisynią, część swego złota obróciły na zakup surowców. To samo uczyniła Szwecja w przewidywaniu nowej wojny światowej. Wychodzono z założenia, że lepiej mieć towar, nieosiągalny w czasie wojny, niż złoto, które nie jest najlepszym surowcem wojennym.

Nie wdając się na razie w bliższą analizę zagadnienia finansowania wojny, w którym skup surowców jest tylko jednym, choć bardzo ważnym fragmentem, poprzestaniemy na ogólnej uwadze, że z nabywaniem i gromadzeniem tego rodzaju towaru jest jak z każdym innym towarem: trzeba go we właściwym czasie kupić (wyzyskanie koniunktury) i we właściwym czasie zużyć, jeżeli się nie chce stracić podwójnie, a to na cenie i na wartości. Dla orientacji wystarczy podać, że zapasy surowcowe w Czechosłowacji przed konfliktem z Niemcami wystarczały na rok, a zapasy w Wielkiej Brytanii w 1939 r. były oceniane przez Niemców na 100 milionów funtów sterlingów.

Przy magazynowaniu zapasów nie wolno zapominać, że niektóre surowce podlegają zniszczeniu: węgiel zapala się, stal, żelazo — utleniają się, podlegają korozji. Zjawiska te wymagają właściwej techniki magazynowania i odświeżania zapasów.

Pod względem jakości zapasy obejmują: wszystkie surowce dla produkcji sprzętu wojennego, rzadkie produkty i artykuły pierwszej potrzeby. Wkraczamy w dziedzinę polityki handlowej uwagą, mającą w sytuacji gospodarczej niektórych państw doniosłe znaczenie, że rząd musi także przewidzieć gromadzenie zapasów takich surowców, których dostawcą w normalnych warunkach jest domniemany nasz przeciwnik. W sferze zadań strategii go-

spodarczej leży wyzyskanie zapasów jako czynnika zaskoczenia (ostrożnie ze statystyką!), nie zapominając jednak, że posiadane zapasy mimo to zdradza wzmoczona produkcja bez równoczesnego wzrostu konsumpcji, oraz wzmoczony import mimo tendencji do samowystarczalności.

*Zapasy handlowe i przemysłowe.* Zapasy handlowe znajdują się w magazynach kupców, importerów i eksporterów, oraz w składach celnych, w oczekiwaniu na wywóz lub odbiór wewnętrzny. Niemcy przyznają sami, że towary zatrzymane w ich portach przez blokadę w pierwszej wojnie światowej stanowiły duży sukces w ich zaopatrzeniu. Zapasy przemysłowe stanowią surowce przeznaczone na produkcję. Ich znaczenie zależy od rozwoju przemysłu krajowego. Pierwszym zadaniem mobilizacji gospodarczej jest znajomość średniej tych zapasów i ich wahań sezonowych, gdyż te dane są podstawą obliczenia potrzeb. Dane te uzyskuje się przez współpracę państwowych organów kierowniczych z grupami przemysłowymi.

Rzeczą kierownictwa gospodarczego jest pobudzanie importerów do zwiększania zapasów w okresie naprężonej sytuacji politycznej, a to przez odpowiednie ułatwianie wwozu (zniżka ceł itp.). Jeżeli chodzi o koszty magazynowania i konserwacji zapasów, to według obliczeń amerykańskich rzeczoznawców wynoszą one 13% wartości towaru; dla zapasów państwowych koszt ten nie powinien przekroczyć 17% (177).

Zabezpieczenie produkcji przez tworzenie zapasów jest na ogół niewątpliwie tańsze, niż przez faworyzowanie produkcji surowców syntetycznych. Zważywszy jednak szereg okoliczności, jak pojemność własnego rynku, jego stosunki zagraniczne, zasięg naprężenia w stosunkach międzynarodowych itp. — wszystko to przestrzega przed jednostronnością w wyborze środków wzmocnienia zapasów i produkcji.

*Zapasy domowe* mogą się przyczynić w pewnej mierze do podtrzymania produkcji, o ile będą spełnione następujące warunki wstępne: a) prowadzenie polityki i propagandy w kierunku nabywania przedmiotów użytecznych jako złom surowcowy, b) organizacja rynku wewnętrznego, umożliwiająca ich zamianę, c) znajomość wielkości i jakości zapasów domowych, mogących mieć zastosowanie w przeróbce na surowiec.

Rząd przez swoje kierownicze organa gospodarcze i propagandowe, posiłkując się organizacjami społecznymi, może zachęcać społeczeństwo i kupców do nabywania artykułów wykonanych



z potrzebnych w czasie wojny surowców, których rekwizycja lub dobrowolna zbiórka dostarczy dalszych możliwości produkcji. Np. Włochy propagowały nabywanie miedzianych naczyń kuchennych; St. Zjednoczone A. P. zachęcały do kupowania biżuterii platynowej, inne kraje ułatwiały rozpowszechnienie przedmiotów niklowych itd. Zachęta do gromadzenia zapasów domowych na użytek prywatny ma na celu odciążenie rynku od gwałtownych zakupów przez ludność w najkrytyczniejszym okresie naprężonej sytuacji; chodzi tu o artykuły użytku codziennego: węgiel, żywność itp. W Czechosłowacji w 1938 r. w związku z konfliktem z Niemcami wielkie magazyny wprowadziły sprzedaż typowych paczek zaopatrzenia, zróżnicowanych w swej zawartości w zależności od czasu, a więc zapasy 15-dniowe, miesięczne itd. Zastrzeżenia co do szkodliwych następstw takiego spontanicznego zaopatrzenia mogą mieć słuszość tylko w wypadku, gdy akcja ta jest nie przygotowana i nie kontrolowana. To też obowiązek przygotowania społeczeństwa do tworzenia zapasów, ułatwienie mu tego, a następnie uregulowanie samego procesu — spada na organa rządowe. Doświadczenia niemieckie dowiodły, że jest to możliwe.

Bardziej uchwytą i realną w ramach organizacji gospodarczej jest sprawa wyzyskania tej kategorii zapasów, które mogą dostarczyć poszukiwanych surowców, po ponownej przeróbce skończonych artykułów lub samych przedmiotów, dla ogólnych celów gospodarczych. Jest to zagadnienie rekwizycji.

e) *Rekwizycja*, jako środek pomnożenia możliwości wytwórczych i zaopatrzenia, jest ostatecznością, do której bez potrzeby nie należy się uciekać. Jej efekt zależy od stopy życiowej narodu i od organizacji. Najczęściej będą to przedmioty metalowe: naczynia kuchenne, dzwony, blacha miedziana, klamki, piorunochrony, ogrodzenia żelazne, lub też tekstylia jak: podszewki, bielizna, podpinka, wreszcie wyroby gumowe: pneumatyki, pasy transmisyjne z unieruchomionych małych zakładów, piłki itp.

Drugi dział rekwizycji — to przedmioty bezpośredniego użytku dla potrzeb wojny: środki przewozowe, narzędzia pracy itp.

Rekwizycja może być dobrowolna lub przymusowa. Dobrowolna ma miejsce w drodze umowy między organami kierowniczymi, określającymi jakość i ilość potrzeb, a instytucjami społecznymi, lub wyłonionymi przez nie organami zbiorczymi. Na ogół forma przymusowa miała w dotychczasowej praktyce wojennej najczęstsze zastosowanie. Rekwizycja przymusowa może być częś-

ciowa, gdy dotyczy ograniczonej ilości, albo ogólna, gdy odnosi się do wszystkich artykułów określonego rodzaju.

Warunkiem zasadniczym skuteczności rekwizycji bez względu na jej charakter, cel i formę — jest znajomość zasobów oraz sprężysta organizacja organów wykonawczych.

O metodach i sposobach stosowanych przez administrację państwową pisaliśmy przy omawianiu zasobów. Wzorem wykonania może być organizacja i praca niemieckich instytucji społecznych, które doskonale mogą zastąpić aparat państwowy.

f) *Zużycie odpadków*. W ścisłej łączności z omówioną już sprawą gromadzenia zapasów pod różnymi postaciami pozostaje ponowna przeróbka odpadków. Wielokrotna przeróbka tego samego surowca zawartego w odpadkach znajduje coraz większe zastosowanie. Będą to: zużyte tuby i pudełka od past, kosmetyków, lekarstw, kapsle od butelek, srebrne przedmioty, stare filmy, igłowie, włosy itd. W St. Zjednoczonych w okresie wzmrożonej konsumpcji (r. 1929) stosunek produkcji normalnej do wielokrotnej przeróbki odpadków był następujący: (177)

|                   | Produkcja normalna | Przeróbka odpadków |
|-------------------|--------------------|--------------------|
| Miedź . . . . .   | 999 tys. ton       | 569 tys. ton       |
| Ołów . . . . .    | 649 „ „            | 282 „ „            |
| Cynk . . . . .    | 567 „ „            | 160 „ „            |
| Kauczuk . . . . . | 470 „ „            | 209 „ „            |

Statystyka niemiecka z 1936 r. podaje, że złom złota dentystrycznego w Niemczech przedstawiał wartość 11 milionów marek zbiór włosów dochodził do 300 tysięcy kg rocznie.

Wyników ponownej przeróbki nie można mierzyć wyłącznie ilością uzyskanego metalu. Np. 1 tona uzyskanego w drodze przeróbki żelaza odpowiada wprawdzie 1,7 do 3,3 ton surowca (rud), ale do tego dochodzi prawie tona zaoszczędzonego koksu, który musiałby być zużyty do wyprodukowania w wielkim piecu 1 tony żelaza, nie licząc już kosztu przewozu surowca.

O ile dawniej do przeróbki nadawały się przede wszystkim ciężkie metale, to obecnie postęp nauki i techniki produkcji pozwala wyzyskać całą masę pozornie bezwartościowych materiałów, przy czym procent odzyskanej wartości stale wzrasta, jak np. dla materiałów włókienniczych (stare tkaniny) podniósł się z 10 na 50% poprzedniej ich wartości.

Szczególnie korzystne wyniki daje ponowna przeróbka odpad-



ków kauczuku, która nie tylko odtwarza  $\frac{1}{3}$  wartości pierwotnej, ale ponadto pozwala na zużytkowanie także i odpadków skóry, dających po zmieszaniu z kauczukiem doskonałą prasowaną masę, mogącą zastąpić z powodzeniem skórę naturalną. Znamy powszechne zastosowanie odpadków papieru, zwłaszcza w przemyśle amunicyjnym i uzbrojenia.

Przerabia się także zużyte oleje smarne i tłuszcze, które dawniej ginęły bezpowrotnie; po usunięciu zanieczyszczenia można odzyskać połowę ich wartości.

Jedna tona popiołu węglowego daje: 2,7 kg metali półszlachetnych, 19 kg zwykłych metali, 6 g szlachetnych metali i 125 kg żelaza. Również i odpadki zwierzęce są przedmiotem przeróbki. Litry krwi zwierzęcej ma tę samą wartość odżywczą co funt świeżego mięsa. Znajduje ona coraz większe zastosowanie w medycynie, farmakologii, służy jako nawóz, i jest podstawą około 60 różnych produktów, podobnie jak i wnętrzości zwierząt. Z kości otrzymujemy klej, żelatynę, smary przemysłowe; służą one do wyrobu grzebieni, zabawek, guzików, szczotek do czyszczenia zębów itp.

Z pyłu metalowego można otrzymać rzadkie metale; z lnianego, który powstaje przy czesaniu — olej, a z cementowego — potas.

Nawet wody ściekowe z kanałów można wykorzystać; z 1000 metrów sześciennych otrzymamy: 110 kg azotu, 70 kg potasu, 39 kg kwasu fosforowego i nawóz do użyźnienia dwu ha ziemi nieuprawnej lub 4 ha ubogiej.

W Niemczech wszystkie większe miasta są zaopatrzone w specjalne urządzenia do przeróbki odpadków. Np. Kolonia ze 150 tys. ton śmieci i odpadków produkuje rocznie: 3 tys. ton metali, 61 tys. ton nawozów, 9 milionów kW. elektryczności itd. Jeżeli przeliczymy to na tonaż importu zamorskiego — przekonamy się o znaczeniu gospodarczym odpowiednio zorganizowanego wykorzystania tak jeszcze niedawno zaprzepaszcanych odpadków (490).

Z reguły ponownej przeróbce poddaje się zużyte łuski od naboi i pocisków, działa i inne części uzbrojenia.

Pomijając techniczne trudności przeróbki odpadków, trzeba sobie zdać sprawę z dwóch zjawisk w tej dziedzinie:

1) proces ten nie może być powtarzany bez końca, a kres stawiają mu właściwości składników w odpadkach,

2) wartość produktów pochodzących z surowców odpadkowych jest niższa.

Ograniczenia te w niczym nie umniejszają znaczenia, które leży w wykorzystaniu tego źródła pomnożenia produkcji, o czym świadczy fakt, że w organizacji niemieckiego planu czteroletniego zagadnienie przeróbki odpadków było powierzone specjalnej sekcji, a zbiórką ich zajmowała się specjalna instytucja, wyposażona w uprawnienia, organa i środki zbiorcze.

g) *Eksploracja okupowanych terenów.* W niemieckiej strategii wojskowej i gospodarczej zagadnienie eksploatacji obszarów okupowanych jest konsekwencją tezy o „przeźrzeni życiowej“. W poprzedniej wojnie nie miało ono wielkiego zastosowania, a skutki można oceniać bardziej z punktu widzenia strat dla przeciwnika, niż korzyści dla okupanta. Wynika to ze zniszczeń dokonanych przez ustępującego obrońcę i z trudności przystosowania własnych możliwości eksploatacyjnych (maszyny, robotnicy) do struktury gospodarczej okupowanych terenów. Aby pokonać te trudności, trzeba mieć zawczasu przygotowany aparat administracyjny i specjalistów, znających dobrze warunki eksploatacji danego kraju, gotowych do natychmiastowej akcji, w ślad za posuwającą się własną armią zwycięską, dającą gwarancję utrzymania okupacji. Wiemy, że są to zadania niezmiernie trudne, a zdolność ich wykonania stoi w prostym stosunku do własnego potencjału gospodarczego. Wiemy także, iż wśród przygotowań do obecnej wojny Niemcy nie zaniedbali tego odcinka: w 1939 r. jeszcze przed wybuchem wojny znany był polskiemu wywiadowi skład personalny poszczególnych obsad administracyjnych przeznaczonych na obszary przyszłej okupacji. Niemcy celowo oszczędzali polskie zakłady przemysłowe, na których wykorzystaniu im zależało, a wkrótce po opanowaniu obszarów uruchamiali je szybko przy pomocy z góry przygotowanych specjalistów i kadr.

#### D. Potencjał surowcowy Polski

Zasoby i produkcję surowców przemysłowych Polski, w porównaniu z wschodnimi i zachodnimi sąsiadami, oraz Europy Środkowo-Wschodniej jako całości, w latach 1937 — 1939, przedstawia poniższe zestawienie, stanowiące wyciąg z danych statystycznych Ligi Narodów (531).



| Surowce                        | Polska |           | Europa Środkowo-Wschodnia |           | Niemcy  |           | Z.S.R.R.  |           |
|--------------------------------|--------|-----------|---------------------------|-----------|---------|-----------|-----------|-----------|
|                                | Zasoby | Produkcja | Zasoby                    | Produkcja | Zasoby  | Produkcja | Zasoby    | Produkcja |
| Węgiel kamienny w milion. ton. | 60.000 | 62        | 90.000                    | 83,3      | 107.000 | 186,4     | 1.095.000 | 132       |
| Ropa naft.                     | 170    | 0,5       | 170                       | 7,0       | ?       | 0,75      | 854       | 29,5      |
| Materiały pędne                | —      | 0,98      | —                         | 1,9       | —       | 6,0       | —         | 7,0       |
| Ruda żelazna w ilości Fe.      | 52     | 0,3       | 233                       | 1,7       | 460     | 2,7       | 10.000    | 14,6      |
| Surówka                        | —      | 0,9       | —                         | 2,8       | —       | 18,2      | —         | 14,0      |
| Stal                           | —      | 1,5       | —                         | 4,8       | —       | 22,8      | —         | 17,5      |
| Miedź w tys. ton.              | —      | —         | ?                         | 45,0      | 30      | 68,8      | ?         | 98,0      |
| Cynk                           | 1.500  | 108,0     | 2.000                     | 123       | —       | 213       | —         | 70        |
| Oków                           | ?      | 19        | 250                       | 49        | ?       | 185       | 450       | 69        |
| Ruda alum.                     | —      | —         | 640.000                   | 11000     | ?       | 80        | 16.000    | 250       |
| Aluminium                      | —      | —         | —                         | 2,7       | —       | 165       | —         | 44        |

Podstawowymi surowcami przemysłu zbrojeniowego są: żelazo, stal, miedź i aluminium.

Wskaźnikiem postępu w dziedzinie zbrojeń naszych sąsiadów mogą być liczby określające rozwój produkcji żelaza i stali w latach krańcowych obejmujących okres międzywojenny: 1920 — 1938, w porównaniu z osiągnięciami Polski.

Przytaczamy te dane za Imperial Institute: The Mineral Industry of the British Empire and Foreign Countries—Statistical Summary (531).

|                  | Rok 1920              | Rok 1938      |
|------------------|-----------------------|---------------|
|                  | Produkcja w Longstons |               |
| Niemcy . . . . . | 6,627.000(1)          | 22,874.875(3) |
| Polska . . . . . | 67.785(2)             | 1,526.583     |
| Rosja . . . . .  | 159.270               | 17,500.000    |

Uwagi:

- (1) bez Zagłębia Saary
- (2) bez Górnego Śląska
- (3) z Zagłębiem Saary i z Austrią, od włączenia jej do Rzeszy.

Analiza stanu produkcji w poszczególnych latach tego okresu wykazuje stałą pogłębianie dysproporcji między osiągnięciami Polski i jej sąsiadów. Podczas gdy w 1923 roku stosunek naszej produkcji żelaza i stali do niemieckiej i rosyjskiej wynosił 1:6:0,6,

to w 1938 roku zmienił się na 1:15:12. Inaczej mówiąc: gdy produkcja żelaza i stali od 1923 roku do 1938 roku wzrosła w Polsce o 36%, to w Niemczech o 245%. Należy tu podkreślić, że ten niekorzystny stosunek wynika z nieuwzględnienia Górnego Śląska. Jeżeli do rachunku możliwości produkcyjnych wliczymy stan posiadania przed wybuchem wojny w 1939 roku — wówczas ta dysproporcja w porównaniu z naszymi sąsiadami ulegnie pewnemu złagodzeniu. Okaże się, że ogólna zdolność wytwórcza stali zwykłej przy udziale hut staropolskich, Górnego Śląska i Zaolzia może się podnieść do przeszło 2,5 milionów ton rocznie.

Ciekawe będzie zestawienie osiągnięć w tym samym okresie w odniesieniu do głównych surowców, na których opiera się przemysł uzbrojenia. Podajemy je poniżej, uwzględniając: wydobycie rud, ich import i wyniki produkcji metali.

| Kraje  | Lata | Żelazo i stal w mil. ton |             | Miedź w tysiącach ton |            | Aluminium w tysiącach ton |            |     |        |     |
|--------|------|--------------------------|-------------|-----------------------|------------|---------------------------|------------|-----|--------|-----|
|        |      | Ruda i żel.              | Prod. stali | Ruda                  | Prod. met. | Ruda                      | Prod. met. |     |        |     |
|        |      | Wydob.                   | Import.     | Wydob.                | Import.    | Wydob.                    | Import.    |     |        |     |
| Niemcy | 1920 | 6,3                      | 5,8         | 6,6                   | 16         | 107                       | 20         | 13  | 176(1) | 15  |
|        | 1938 | 10,9                     | 21,6        | 22,9                  | 30         | 643                       | 68         | 19  | 1165   | 159 |
| Rosja  | 1920 | 0,2                      | —           | 0,2                   | 5(1)       | —                         | 2(1)       | ?   | —      | —   |
|        | 1938 | 27,0                     | —           | 17,5                  | 100        | —                         | 95         | 250 | —      | 50  |
| Polska | 1923 | 0,1                      | —           | 0,1                   | ?(2)       | ?                         | ?          | —   | —      | —   |
|        | 1938 | 0,5                      | 0,6         | 1,5                   | ?          | ?                         | ?          | —   | 3      | ?   |

Uwagi:

- (1) w 1923 roku.
- (2) brak danych.

Jeżeli chodzi o podstawy i źródła surowcowe dla wytwarzanej w Polsce stali, to składały się na nią ruda i złom, przy czym w 1938 roku zużyto 70% Fe z importu, a tylko 30% z zasobów krajowych. Produkcja broni ręcznej i maszynowej oraz pewne narzędzia wymagają stali specjalnych. Były one dostarczane przez hutę Baildon, pewne możliwości miała w tym zakresie huta Batory — obie na Górnym Śląsku. Ich zdolności wytwórcze nie pokrywały jednak naszych potrzeb. Jeżeli do tych źródeł dodamy jeszcze niewielką produkcję niektórych gatunków stali przez Starachowice i uwzględnimy możliwości Zakładów Ostrowieckich — w sumie nie mogły one zaważyć na szali produkcji wojennej. Duży wkład mógł wnieść ponadto tuż przed wojną ukończony dział hutniczy w COP (Stalowa Wola), ale niestety, z tego źródła



dostawy nawet nie były rozpoczęte. Stale narzędziowe mogły wytwarzać tylko Batory i Baildon.

W dziale hutnictwa miedzi i aluminium sytuacja przedwojenna Polski przedstawiała się jeszcze gorzej. Dwie walcownie mosiądzu w Głownie pod Łodzią i w Dziedzicach miały niewystarczającą produkcję. Zdolności produkcyjne Norblina i Dziedzic w zakresie mosiądźców amunicyjnych (łuski karabinowe, łuski i zapalniki artyleryjskie) nie pokrywały potrzeb nawet jednej fabryki w Skarżysku, nie mówiąc o będącej na ukończeniu w Kraśniku i budującej się w Jawidzu. Hutnictwo aluminiowe w ogóle nie istniało.

Tak szkiecowo zarysowana sytuacja w dziedzinie zasobów i wytwórczości najważniejszych surowców przemysłowych uwypukla dwie zasadnicze prawdy. Jedna — to bezcenne znaczenie Śląska i Zaolzia. Druga — to konieczność poszukiwania rozwiązań politycznych, które byłyby w stanie wzmocnić potencjał obrony Polski.

Już sam fakt, że Górną Śląsk i Zaolzie mogą partycypować w 61,6% wytwórczości stali zwykłej i w 42,2% stali elektrycznej, w stosunku do ogólnego wysiłku pozostałego przemysłu w tym tylko dziale — mówi sam za siebie, podkreślając olbrzymie znaczenie tych dzielnic Polski.

Nasze ubóstwo w surowcach przemysłowych, przy znacznych mimo wszystko możliwościach technicznego rozwoju wytwórczości, znajduje pewne uzupełnienie w odwrotnym stanie rzeczy w państwach Europy Środkowo-Wschodniej, jak to przedstawia zestawienie jej zasobów mineralnych. Zbieżność interesów Polski i grupy państw regionu środkowo-wschodniego oraz naturalne warunki, stwarzające możliwości wymiany zasobów i usług, stanowią punkt wyjścia dla idei powiązania uzupełniających się organizmów państwowych. Należy jednak zaznaczyć, że o ile zespolenie interesów politycznych narodów Europy Środkowo-Wschodniej w dużym stopniu mogłoby się przyczynić do wzmocnienia ich potencjału obronnego, to całkowite pokrycie potrzeb tego regionu jest możliwe dopiero w granicach wielkiej wspólnoty gospodarczej, obejmującej na północy grupę państw skandynawskich, a na południu — Turcję. Rozumie się, że chociaż ten cel powinien stanowić naczelne zadanie, nie wolno zaniedbać żadnego ze sposobów i środków wzmocnienia potencjału surowcowego samej Polski.

Tablica Nr. 3. przedstawia rozmieszczenie bogactw kopalnianych w Europie Środkowo-Wschodniej (666).





## 9. MOBILIZACJA PRZEMYSŁU

W procesie mobilizacji przemysłu występują zagadnienia: gospodarcze, techniczne i wojskowe, których uwzględnienie jest nieodzownym warunkiem produkcji i jej wydajności.

### A. Zagadnienia gospodarcze

Mobilizacja stawia poszczególne zakłady przemysłowe wobec rozmaitych sytuacji: jedne muszą przerwać pracę, drugie — zmniejszyć, inne — zmienić rodzaj produkcji, wreszcie inne — zwiększyć wydajność.

Ilość i jakość zakładów przemysłowych, które zostaną unieruchomione z chwilą mobilizacji, będzie zależała od braków technicznych, decydujących o ich nieprzydatności dla produkcji wojennej; od rodzaju właściwej im produkcji pokojowej, na której kontynuowaniu zważą możliwości, (surowce zbędne dla produkcji wojennej, siły robocze) i potrzeba (np. przedmioty zbytku, wygody); wreszcie od struktury przemysłowej kraju. Im słabszy pokojowy potencjał przemysłowy, tym większe teoretycznie wykorzystanie istniejących wytwórni, ale też i mniejsze możliwości ich zaopatrzenia w niezbędne elementy produkcji.

Do kategorii zakładów, których produkcja ulegnie ograniczeniu będą należały te, których istnienie nie stanowi konieczności wojennej. W miarę wyczerpywania się surowców, półfabrykatów, ograniczania potrzeb — ilość tych zakładów i ich produkcja będą stopniowo malały, rzadziej wzrastały.

Specjalną grupę stanowią wytwórnie przechodzące z chwilą mobilizacji lub w określonym czasie na inną, niż pokojowa, produkcję, przy czym sposoby tej zamiany są rozmaite.

Rząd może: a) tworzyć w czasie pokojowym niektóre fabryki o celowo lub z konieczności powolnej produkcji; b) subwencjonować prywatne zakłady, lub być ich udziałowcem, zobowiązując je do wniesienia określonych instalacji dla przyszłej odmiennej produkcji; c) zobowiązywać w czasie pokoju niektóre przedsiębiorstwa do częściowej, niejako ubocznej, produkcji potrzebnego sprzętu, surowca lub półfabrykatów.

Pierwszy sposób jest najmniej ekonomiczny i może być stosowany w wyjątkowych okolicznościach, wśród których najniekorzystniejszą będzie brak potrzebnych kapitałów, najbardziej natomiast usprawiedliwioną — konieczność podtrzymywania produkcji mimo nasycenia potrzeb.

Drugie rozwiązanie wymaga dużej solidności ze strony przedsiębiorstwa, w kierunku właściwego inwestowania subwencji rządowej oraz sumiennej kontroli postępu w czynionych przygotowaniach — ze strony nadzoru rządowego. Sposób ten jest korzystny z punktu widzenia gospodarczego, kierownictwa i zachowania tajemnicy; słabą jego stroną — zależność skuteczności przejścia na żadaną produkcję od niektórych czynników, wśród których czas będzie odgrywał dominującą rolę (nagle zaskoczenie).

Trzeci sposób jest najkorzystniejszy, gdyż pozwala w okresie pokojowym przystosować pewne zakłady praktycznie do właściwej produkcji, której rozwinięcie w żdanym czasie nie stwarza, ani nie napotyka takich trudności i niebezpieczeństw, jak to może mieć miejsce w innych wypadkach. Sposób ten ma również kilka odmian, których różnice polegają raczej na przyczynach, bo cel jest w zasadzie ten sam.

W przemyśle anglosaskim sposób ten znany jest w postaci tzw. „educational orders“ i „shadow factories“, co odpowiada niemieckiej „Schattenindustrie“. Chociaż „educational orders“ mają na celu wyszkolenie (jak wskazuje sama nazwa) przemysłu cywilnego w produkcji broni, to jednak stosowana metoda rozszerza znacznie ten cel, w kierunku przygotowania produkcji pokojowej tak pod względem gospodarczym jak i technicznym.

Niezastosowanie tych metod np. w Stanach Zjednoczonych A. P. stworzyło trudności, z którymi musiał walczyć przemysł amerykański przy przechodzeniu z produkcji pokojowej na wojenną. Brak stałej armii i małe zapotrzebowanie wewnętrzne materiału uzbrojenia nie dają temu potężnemu przemysłowi sposobności do rozwinięcia ani kadr specjalistów, ani metod produkcji sprzętu uzbrojenia. Najlepszym tego dowodem był fakt, że mimo potęgi gospodarczej St. Zjednoczonych i 18-miesięcznego ich udziału w poprzedniej wojnie światowej — w trzecim roku jej trwania ani jeden czołg zbudowany przez wytwórnie amerykańskie nie otrzymał chrztu ogniowego na polu walki.

W celu zaradzenia złu rząd daje wybranym fabrykom okresowe zamówienia sprzętu wojennego na podstawie specjalnych kontraktów, które: nie określają kosztów, zobowiązują przedsiębiorców do przygotowania już w czasie pokoju produkcji ustalonej broni na podstawie doświadczeń zdobytych przy wykonywaniu okresowych zamówień, a rząd do ponoszenia kosztów instalacji, potrzebnych do ich wykonania i przyszłej produkcji.

Drugi przykład stanowią angielskie „shadow factories“, co nie-



którzy określają jako „fabryki-cienie”. Tej kategorii przedsiębiorstw rząd dostarcza kapitału, zaś fabryki dają personel kierowniczy i wykonawczy. Państwo jest właścicielem instalacji i budynków. Przedsiębiorca otrzymuje stałe wynagrodzenie i premie za wydajność. Kalkulacja i ustalenie kosztów produkcji odbywa się w ten sposób, że ich podstawą są pierwsze cztery zamówienia rządowe, według których ustala się koszt zasadniczy, eliminując wszelki zysk. Jeżeli po wykonaniu pierwszych np. dwóch zamówień cena okaże się nieodpowiednia — dla następnego ustala się inną, i tak aż do piątego zamówienia, które opiera się na kalkulacji kosztów czwartego, czyli ostatniego zamówienia. Zyski następnych już ustalonych zamówień są dzielone między państwo i przedsiębiorcę według umówionego klucza.

Normalnie zobowiązania tego typu odnoszą się do 50% produkcji pokojowej tych fabryk, co łagodzi trudności towarzyszące przejściu na produkcję wojenną.

Niezależnie od przytoczonych sposobów poszczególne państwa stawiają przemysłowi cywilnemu różne żądania i ograniczenia, pod kątem możliwości wykorzystania jego produkcji dla celów wojny.

### B. Zagadnienia techniczne

Zagadnienia techniczne mobilizacji przemysłu sprowadzają się w głównej mierze do nastawienia produkcji i jej rozruchu. Uzyskanie zakreślonej przez plan wydajności produkcji przemysłowej wymaga dla każdego jej działu określonego jego właściwościami czasu.

Produkcję wojenną charakteryzują: seryjność i zużycie maszyn, jako konsekwencja, które wymaga ich wymiany lub uzupełnienia. W kalkulacji czasu potrzebnego na uruchomienie produkcji wojennej trzeba rozróżnić dwie fazy: nastawienie i rozruch.

Nastawienie produkcji wymaga czasu na dokonanie następujących czynności wstępnych: 1) rozplanowanie produkcji, 2) przygotowanie i uzupełnienie maszyn i narzędzi, hal fabrycznych i laboratoriów, sprawdzianów, personelu kwalifikowanego, 3) wyregulowanie maszyn, 4) dokonanie próbnej produkcji sprawdzającej nastawienie.

Rozruch — to okres czasu, potrzebny na uzyskanie postawionych produkcji warunków technicznych. Przy kalkulacji czasu

tego okresu muszą być wzięte pod uwagę: opóźnienia w dostawie surowców, mała wydajność początkowa, wady (konstrukcyjne, przesadne warunki techniczne), wreszcie wypadki, których ilość w tym okresie będzie większa z różnych przyczyn, jak: nieobycie z rodzajem produkcji, niedoświadczona obsługa maszyn itp. Zredukowanie przerw w rozruchu jest możliwe przy dobrym nastawieniu produkcji w czasie pokoju, ale skrócenie czasu rozruchu, który odbywa się dopiero w ramach produkcji wojennej jest nieosiągalne, chyba, że proces rozruchu zakończył się w granicach systemu gospodarki pogotowia wojennego.

### C. Zagadnienia wojskowe

Zagadnienia wojskowe mobilizacji przemysłowej odnoszą się do bezpieczeństwa i zapasów.

Zagrożenie przemysłu przez nowoczesne lotnictwo wymaga jego zabezpieczenia przez: obronę przeciwlotniczą, maskowanie, obronę naziemną, dekoncentrację zakładów przemysłowych.

*Obrona przeciwlotnicza.* W Polsce stosowano między innymi swego rodzaju samoobronę przeciwlotniczą przemysłu. Wynikała ona z braku sprzętu plotn. oraz wyszkolonych załóg wojskowych. Braki te usiłowano pokryć przez nakłanianie poszczególnych przedsiębiorstw do zakupywania sprzętu plotn. na własny koszt i obsługiwanie go przez przeszkolony personel fabryczny. Sposobu tego nie można traktować inaczej aniżeli ostateczność, jakiej zalecać ani naśladować nie należy, ponieważ załogi fabryczne mają zadania związane z wytwórczością, która musi je całkowicie absorbować.

Zasięg i nasilenie nowoczesnego lotnictwa bombardującego, zmienność i udoskonalenie metod i sposobów napadu i obrony — wszystko to wymaga zastosowania przede wszystkim czynnej opl. ze strony lotnictwa i wyspecjalizowanej w swych zadaniach art. plotn. oraz zawczasu przygotowanego systemu dozoru powietrza.

*Maskowanie obiektów fabrycznych* jest na ogół mało skuteczne, wobec masowego bombardowania. Łatwiej zamaskować hale maszynowe, montownie, składy, niż kominy fabryczne. Najpowszechniej stosowanym środkiem maskowania jest zaciemnianie obie-



któw, upodabnianie do otoczenia (zniekształcanie konturów przez malowanie plam), odtwarzanie sztucznych obiektów. Najkosztowniej, lecz zato najbardziej skutecznym sposobem jest ukrywanie pod ziemią niektórych obiektów, co również nie da się zastosować do wszystkich rodzajów wytwórczości.

*Naziemna obrona lokalna* zakładów przemysłowych jest w pierwszym rzędzie zadaniem wojska. Niemniej jednak charakter ruchowy współczesnej wojny stawia każdy zakład fabryczny wobec możliwości bezpośredniego zagrożenia. W odróżnieniu od opl., w której częstotliwość nalotów wyklucza każdorazowe absorbowanie załóg, ich udział w obronie naziemnej może okazać się nieuniknioną koniecznością. Trudno bowiem sobie wyobrazić kontynuowanie produkcji w takim wypadku, jak również nie do pomyślenia jest bierność robotników wobec napadu na fabrykę. Świadomość tego wymaga zarówno od czynników wojskowych jak i przemysłowych uwzględnienia odpowiednich przygotowań w planach mobilizacji przemysłu, niezależnie od czysto wojskowej obrony rejonów gospodarczych, mających szczególnie ważne znaczenie dla wysiłku wojennego państwa.

*Rozmieszczenie.* Jeszcze jedną z cyklu spraw bezpieczeństwa przemysłu w czasie wojny jest jego dekoncentracja i właściwe rozmieszczenie. Zagadnienie to może występować równocześnie w skali strategicznej i taktycznej.

Niekorzystne jest pod względem strategicznym skoncentrowanie ważnych ośrodków produkcji w strefie granicznej. Stan taki wytwarza się zazwyczaj w związku z umiejscowieniem złóż surowcowych i źródeł energii, ze względu na kosztą produkcji. Wobec niebezpieczeństwa utraty zarówno źródeł surowców jak i produkcji już w pierwszym okresie wojny—państwa będące w takiej sytuacji stosują przenoszenie najważniejszych zakładów przemysłowych do rejonów bezpiecznych, lub budują w nich nowe zakłady, dublujące produkcję przedsiębiorstw strefy zagrożonej. Typowym i najnowszym przykładem strategicznej dyslokacji przemysłu jest polski C.O.P.; przykład ujemny stanowi koncentracja niemieckiego przemysłu w Zagłębiu Ruhry.

W skali taktycznej zagadnienie to odnosi się do rozproszenia poszczególnych budynków w ramach jednego przedsiębiorstwa. Względy ekonomii produkcji muszą ustąpić wymogom bezpieczeństwa, które niewątpliwie da się zwiększyć drogą rozproszenia.

Wszystkie te rozważania i zalecenia wydają się paliatywami

w obliczu potęgi niszycielskiej nowoczesnego lotnictwa bombardującego. A jednak naród, który zna cenę wolności, nie może zaniedbać niczego, co zmierza do jej zachowania. Ta najstraszliwsza z dotychczasowych wojen wykaże, jakie z tych środków i sposobów zabezpieczania zdały egzamin.

*Zapasy.* Na pograniczu zagadnień wojskowych i gospodarczych znajduje się sprawa zapasów wyprodukowanego sprzętu uzbrojenia, w związku z trudnościami wynikającymi z procesu rozruchu technicznego produkcji, z jakimi muszą się liczyć władze wojskowe. Zanim przemysł uzyska pełną wydajność, siły zbrojne są zmuszone zużywać swój zapas wyjściowy. Jeżeli zaopatrzenie wyjściowe nie jest dostatecznie wielkie — może się okazać, że jego zużycie będzie szybsze, niż zdolność uzupełniania przez produkcję w okresie jej rozruchu.

Wobec nieustannego postępu w rozwoju sprzętu walki, konsekwencji zaskoczenia przez lepszy sprzęt przeciwnika, wobec wykrywanych dopiero przez walkę wad własnego sprzętu — wskazany jest pewien umiar w gromadzeniu zapasów sprzętu bojowego, pod grozą jego bezużyteczności. Zastrzeżenie to odnosi się przede wszystkim do sprzętu lotniczego, pancernego i chemicznego. Produkcja przemysłowa musi zabezpieczyć odpowiednio zapasy środków walki na okres wstępny, a siły zbrojne — zaopatrzone w broń w ilości ustanawiającej rozsądny stosunek między potrzebami i możliwościami — muszą zapewnić bezpieczeństwo, zwłaszcza w gorączkowym okresie nastawienia i rozruchu produkcji.

### ROZDZIAŁ III

#### PRZEMYSŁ WOJENNY

- Treść: 10. Istota przemysłu wojennego.  
11. Pojęcie sprzętu wojennego.  
12. Sposoby zaopatrywania w sprzęt.  
13. Elementy i fazy zaopatrywania.  
14. Konstrukcja sprzętu.  
15. Produkcja i odbiór sprzętu.  
16. Inwestycje maszynowe.  
17. Kierownictwo i koordynacja produkcji oraz zaopatrywania.



## 10. ISTOTA PRZEMYSŁU WOJENNEGO

Pojęcie przemysłu wojennego nie jest dostatecznie sprecyzowane, a dawne określenia nie odtwarzają jego istoty. W polskiej terminologii przedwojennej operowano pojęciem „ściśłego“ przemysłu wojennego, pod którym rozumiano tę jego część, która znajdowała się pod zarządem wojskowym lub państwowym w ogóle, a spośród prywatnych zakładów te, które pracowały na rzecz sił zbrojnych w czasie pokoju i miały przejść na produkcję wojenną już w okresie wybuchu wojny. Wobec tego, że nawet „ściśły“ przemysł wojenny już w okresie pokojowym był zmuszany do wytwarzania artykułów nie mających nic wspólnego z pojęciem sprzętu wojennego, a ponadto w czasie wojny prawie cały przemysł, tak prywatny jak i państwowy, jest pochłonięty wytwórczością materiału wojennego dla pokrycia szerokiej skali potrzeb — zachodzi konieczność nowych ustaleń pojęcia, bardziej odpowiadających rzeczywistości.

Przytaczamy próbę takiego ujęcia, które wprowadza rozróżnienie przemysłu wojskowego i wojennego. „Przemysł wojskowy, to przemysł obejmujący zakłady, które z konieczności muszą być w administracji państwa. Przemysł wojenny to produkcja gotowego sprzętu lub specjalnych podstawowych jego elementów dla wojska“ (715).

Jak widzimy, różnica polega na zmianie terminu „ściśłego“ przemysłu wojennego na „wojskowy“. Zmiana ta, jeżeli w ogóle jest potrzebna, jest do przyjęcia pod warunkiem, że utrzyma się zasadnicza koncepcja istnienia wytwórni przemysłowych pozostających pod administracją państwową, a zwłaszcza wojskową, co nie znajduje dotąd ogólnej aprobaty tak ekonomistów, jak i polityków. Zagadnienie to rozpatrujemy na innym jeszcze miejscu.

## 11. POJĘCIE SPRZĘTU WOJENNEGO

Do sprzętu wojennego zaliczamy zarówno narzędzia walki lądowej, powietrznej i morskiej, jak i środki pomocnicze służące do transportu, łączności, budowy umocnień, maskowania, wywiadu itd., oraz artykuły oporządzenia indywidualnego i zbiorowego przeznaczone do życia w warunkach polowych.

Wśród narzędzi walki rozróżniamy: sprzęt lotniczy, pancerny,

morski, sprzęt ogniowy (artyleryjski, małokalibrowy — ręczny i maszynowy) amunicję itp.

Do środków pomocniczych należą: sprzęt motorowy, saperski, (budowlany, dymotwórczy, maskowniczy) łączności, radiowy itd.

Na oporządzenie składają się: umundurowanie, wyekwipowanie (tornistry, plecaki, płachty namiotowe, przybory do jedzenia), sprzęt kuchenny, kwaterunkowy itp.

## 12. SPOSOBY ZAOPATRYWANIA W SPRZĘT

Siły zbrojne mogą być zaopatrywane w sprzęt w drodze zakupów zagranicznych lub wytwórczości krajowej. W obu tych wypadkach wytwórczość krajowa może się ograniczać do montowania części obcego sprzętu sprowadzanych zza granicy, do wykonywania sprzętu obcych wzorów na podstawie zakupywanych licencji, wreszcie oprzeć się na własnej konstrukcji i rodzimej produkcji. Jest też do pomyślenia wykonywanie w kraju rysunków własnych konstrukcji, a nawet pierwowzorów, podczas gdy ich produkcja masowa byłaby powierzana przemysłowi zagranicznemu.

Inne źródła zaopatrywania to naprawa sprzętu, nieodzowna dla przedłużenia czasu jego użycia, i zapasy gromadzone z myślą o rozwinięciu sił zbrojnych na wypadek wojny.

Każdy z tych sposobów zależy od szeregu czynników, ma dobre i złe strony, ale żaden nie może mieć zastosowania ogólnego do wszystkich rodzajów sprzętu.

Wśród czynników, które będą decydowały o wyborze źródeł zaopatrzenia w sprzęt wojenny, należy uwzględnić: położenie geopolityczne i strategiczne kraju, stan i poziom uprzemysłowienia, względy finansowe i gospodarcze.

Zakupy zagraniczne są korzystne, gdy towar jest na rynkach, a rynki te są dla nas dostępne w każdym czasie i w każdej sytuacji. Krytyka polskiej polityki zaopatrywania w sprzęt wojenny nie uwzględniała tej właśnie prostej prawdy, która nabiera szczególnego wyrazu na tle naszego położenia. Po roku 1918 największe potencje przemysłowe zwycięskich demokracji zachodnich, ufne w swe bezpieczeństwo, poczęły przekuwać miecze na lemieszce, głosząc urbi et orbi ideę powszechnego rozbrojenia. Potężny przemysł zbrojeniowy, rozwinięty w toku pierwszej woj-



ny światowej, został przestawiony ponownie na produkcję użytkową. Sprzęt uzbrojenia jest kosztowny i opłaca się tylko przy masowym zapotrzebowaniu. Większość tzw. państw sukcesyjnych w Europie Środkowej potrzebowała uzbrojenia dla tworzących sił zbrojnych, ale nie stanowiła atrakcyjnych rynków dla wielkich producentów.

Na produkcję masową sprzętu wojennego nastawiały się systematycznie w okresie międzywojennym tylko Rosja Sowiecka i Niemcy.

Warunki rozwoju gospodarczego ZSRR, w całkowitej izolacji, i jego stosunek do tzw. państw kapitalistycznych stanowiły o tym, że rynek sowiecki właściwie nie był dostępny dla nikogo. Stan stosunków politycznych polsko-niemieckich od 1918 do 1939 roku wykluczał możliwość wykorzystania teoretycznie najdogodniejszego i jedynie dostępnego rynku niemieckiego. Pomijając okoliczność, że Rzesza np. w sprzeczce lotniczym przeszła na produkcję masową dopiero w 1936 roku, nie możemy sobie wyobrazić, aby Polska, jedyny rzecznik zniszczenia w zarodku odradzającego się militarysty pruskiego, okazała tak daleko idącą krótkowzroczność, iżby przyczyniała się swymi zamówieniami na sprzęt wojenny w Niemczech do przyspieszenia odbudowy potencjału gospodarczego odwiecznego wroga tak, jak to czyniły zwycięskie państwa zza Renu. Polsko-niemiecki pakt nieagresji z 1934 roku otwierał pozornie koniunkturę polityczną, ale system autarkicznej gospodarki Rzeszy i stosowane przez nią metody w handlu zagranicznym stawiały tak odbiorców jak i dostawców w zbyt niebezpieczną zależność od niemieckiego kontrahenta, aby polskie czynniki decydujące mogły zaryzykować uzależnianie się od wrogięgo rynku, w dziedzinie najważniejszych części zaopatrzenia w sprzęt wojenny.

O zakresie wytwórczości mocarstw zachodnich możemy się przekonać z danych odnoszących się do okresu poprzedzającego wybuch wojny. 1.IX.1939 roku „stosunek samolotów W. Brytanii i Francji do samolotów niemieckich przedstawiał się w przybliżeniu jak 1 do 3“ (133), a możliwości produkcyjne: Niemiec — 700, aliantów łącznie — 100 samolotów miesięcznie. Dane te wskazują, że w okresie, kiedy sytuacja międzynarodowa pozwalała w zasadzie na realizację normalnego programu zbrojeń — rynki zagraniczne były puste, a z rozpoczęciem wyścigu zbrojeń — praktycznie niedostępne.

Braliśmy dotąd pod uwagę tylko wielkich dostawców. Opiera-

jąc jednak politykę zaopatrywania w sprzęt wojenny w czasie pokoju na zakupach zagranicznych, nie należy zapominać o tym, że najważniejsze rodzaje sprzętu, jak np. lotniczy — starzeją się szybko, że wymagają one stale zużywalnych części zamiennych i że istnieje duże ich zróżnicowanie.

Te fakty powodują, że nasze zamówienia pokojowe nie mogą być wielkie, a wskutek różnorodności typów i potrzeb części zamiennych rzadko kiedy będą mogły być realizowane przez jednego i tego samego dostawcę.

W konsekwencji stajemy wobec poszukiwania mniejszych dostawców, rozbijania zamówień na szereg rynków, co z kolei niesłychanie podnosi już i tak wygórowane koszty zakupów zagranicznych, a — co gorsze — pomnaża do granic niepożądanych rozmaitość typów sprzętu i grozi dewaluacją zapasów. W ten sposób kraj skazany na zaopatrywanie w drodze zakupów lub dobrowolnie stosujący tę pozornie wygodną metodę — nie jest w stanie utrzymać sprzętu swych sił zbrojnych na wysokim poziomie ani pod względem jakości, ani ilości narzędzi walki.

A to są tylko niektóre trudności czasu pokojowego. Rosną one wielokrotnie nie tylko w wypadku wojny, lecz nawet już w okresie zagrożenia, a więc wtedy, kiedy nasze potrzeby stają się coraz większe i bardziej naglące. Wówczas przemysł obcy pracuje na korzyść własnych państw lub na rachunek lepszych, pewniejszych odbiorców, którym dyktuje dowolne warunki. W tym też czasie występuje jeden z najtrudniejszych problemów wojny, który może postawić w obliczu śmiertelnego niebezpieczeństwa nawet tak wielkie potęgi morskie jak np. Wielka Brytania, a mianowicie transport. Jeżeli zatem przyjmiemy najpomyślniejszy nawet zbieg okoliczności, wśród których ani przeszkody finansowe, ani trudności wytwórcze nie zakłócą możliwości zaopatrywania się na rynkach obcych — niebezpieczeństwo transportu musi być poddane szczególnym rozważaniom w naszej polskiej rzeczywistości.

Transport morski wymaga oparcia o Bałtyk, którego zamknięcie przez niemieckiego przeciwnika nie przedstawia poważniejszych trudności, nawet przy jego słabości na morzu. Wylot na Morze Egejskie czy Adriatyk, w najkorzystniejszym nawet układzie stosunków politycznych, pociąga za sobą wydłużenie linii dozwozowych.

Transport powietrzny w obecnym stadium rozwojowym ogranicza nas w kategoriach przewożonego tonażu, a co najważniej-



sze — narzuca konieczność panowania w powietrzu od pierwszego dnia wojny. Jeżeli się zważy, że sam tylko sprzęt lotniczy i pancerny przedstawia przeszło 80% wartości sprzętu na wyposażeniu sił zbrojnych, a ponadto okres jego pełnowartościowego użytku wynosi orientacyjnie od 3 lat (lotnictwo) do 8 lat (sprzęt pancerny) — nie jest rzeczą obojętną strona finansowa zakupów zagranicznych. Czy spłaty będą w gotówce, czy kredytowane, lub w drodze wymiany za eksport artykułów krajowych — obciążenie skarbu staje się olbrzymie. W niedawnej przeszłości Polska odczuwała aż nazbyt boleśnie, jak od zarania odzyskanej niepodległości stała jej zagrożenie odstraszało kredyty zagraniczne, zwłaszcza na inwestycje obronne. Tego typu kredyt francuski (Rambouillet) udzielony Polsce, z przeznaczeniem w 50% na cele uzbrojenia, stanowił niemal groteskę zarówno ze względu na jego wysokość (2 miliardy franków francuskich), jak i termin oraz warunki, wśród których wysokie oprocentowanie nie było jedyną uciążliwością.

Przyjmując kosztą robocizny według norm polskich przy wyrobie np. amunicji w przybliżeniu na 50%, a dla broni jeszcze wyższe — przez import z obcych rynków nie tylko odbieramy własnym robotnikom ich zarobki, ale ponadto obciążamy skarb państwa przez utrzymanie bezrobotnych rzesz.

Nie wolno też pominąć czynnika zaskoczenia nowym środkiem walki. Czynniki ten jest tym donioślejszy, im większa jest rozpiętość między naszymi możliwościami obronnymi pod względem jakości i ilości rzuconego w pierwszej fazie wojny sprzętu. Nie mogąc sprostać ilości — tym bardziej musimy przywiązywać wagę do zaskoczenia przeciwnika przez jakość. Tymczasem trudno sobie wyobrazić zachowanie tajemnicy sprzętu zaskoczenia, kiedy jego produkcja odbywa się poza zasięgiem naszego jej zabezpieczenia.

Analizując z kolei alternatywę oparcia zaopatrywania w sprzęt wojenny na własnej produkcji moglibyśmy poprzestać na lakonicznym stwierdzeniu, że złe strony dostaw zagranicznych stanowią same przez się dowód przemawiający za rozwojem rynku krajowego. Byłoby to jednak zbyt wielkie uproszczenie wielce złożonego problemu. Przemysł główny nie stanowi sam w sobie całości zagadnienia, albowiem warunkiem zasadniczym jego istnienia jest przemysł pomocniczy, a o możliwościach rozwoju decyduje poziom kultury technicznej kraju. Zważmy, że np. „technika lotnicza może rozwiązać zagadnienia ilości sprzętu...

tylko wtedy, gdy ogólny poziom techniczny... w kraju jest wysoki“ (275). Odwrotnie, jeżeli poziom ten jest niski, to duża część wysiłków musi być poświęcona osiągnięciu wyników w przemyśle pomocniczym, co powoduje znaczne zmniejszenie zdolności wytwórczych podstawowych zakładów przemysłowych.

Gdybyśmy zatem chcieli uzasadnić oparcie zaopatrywania w sprzęt własnej produkcji na wymienionych a niezbędnych czynnikach — nie trudno przyjść do przekonania, że przemysł pomocniczy nie odpowiadał w dużej mierze stawianym mu wymaganiom. Nikt bowiem nie będzie twierdził, że byliśmy krajem o wysokiej kulturze technicznej i że nasz przemysł pomocniczy stanowił dostateczną podbudowę zasadniczych gałęzi rodzimej wytwórczości.

Należy jednak wziąć pod uwagę dwie okoliczności: a) wyniki osiągnięte przez polski przemysł wojenny w okresie kilkuletnich zaledwie prób i to dokonywane w tak nieprawdopodobnie ciężkich warunkach i b) ugruntowaną świadomość nieuchronnej konieczności zmiany naszej struktury społeczno-gospodarczej w kierunku uprzemysłowienia. Głęboka i sumienna analiza tych okoliczności prowadzi do przekonania, że między naszymi możliwościami a potrzebą nie ma luki tak wielkiej, której nie zdołalibyśmy wypełnić ofiarną, zorganizowaną pracą.

Osiągnięte wyniki przed 1939 rokiem upoważniają do stwierdzenia, że mimo licznych braków, błędów i niedociągnięć, właściwych najbardziej doświadczonym organizmom gospodarczym — byliśmy w całym szeregu gałęzi wytwórczości krajowej bliscy szczytowych punktów rozwoju.

Mieliśmy wielu wybitnych i świetnie zapowiadających się konstruktorów. Stworzyliśmy kilka udanych typów sprzętu. Nieliczna, ale zdolna kadra techniczna mogła w sprzyjających warunkach dać z siebie wiele. Zaufanie we własne siły wzrastało z roku na rok. Choćby wymienić taki przykład. Stara, renomowana firma zagraniczna wykonuje po połowie z Państwową Wytwórnią Uzbrojenia (P.W.U.) zamówienie polskie. Trudności techniczne produkcji zmuszają tę firmę do zwrócenia się do P.W.U., z prośbą o delegowanie specjalnej komisji dla zbadania trudności hamujących wykonanie zamówienia, z jakimi nota bene nie spotkały się polskie zakłady. Wyjaśnienia udzielone rzeczony firmie przez polską komisję przyczyniły się do całkowitego usunięcia trudności, co więcej — oszczędziły skarbowi państwa poważną sumę



przy ostatecznym rozrachunku z tytułu zakupionej w 1928 roku licencji. Nie tylko przykład, ale i data ma swoją wymowę.

Przyptyw zaufania we własne siły stał się bodźcem do przejścia na własne konstrukcje, bez uciekania się do kosztownych i często zawodnych licencji. W dorobku polskich zakładów uzbrojenia można wymienić szereg dodatkowych pozycji oryginalnych: pistolet „Vis“, k.m. obserwatora, k.m. pilota, r.k.m. 20 mm przeciwpancerny. „Szereg prac badawczych i konstrukcyjnych, nieraz o doniosłości wprost rewelacyjnej, był w toku rozwiązania“ (531).

Udział P.W.U. w konkursach zagranicznych przy konkurencji firm o ugruntowanej reputacji dawał w wynikach przynajmniej jedno z pierwszych miejsc. Wystarczy wymienić: konkurs na rkm. w Portugalii — I miejsce, na ckm. w Grecji, w Turcji, w Argentynie — też I miejsca. Trzykrotnie zakwestionowany przez współzawodniczące firmy zagraniczne konkurs w Jugosławii — dał za każdym razem zwycięstwo P.W.U.

Ponieważ przy ocenie zakupów ze źródeł zagranicznych podkreślaliśmy ujemną stronę ich finansowania — przeto na ten aspekt należy zwrócić uwagę także i przy produkcji krajowej.

Nie zamierzamy zabierać głosu w sprawie ogólnego zagadnienia kosztów wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw i inwestycji państwowych. Zasada obiektywizmu nakazuje nam jednak stwierdzić, że dość rozpowszechnione przed wojną w Polsce zarzuty zbyt kosztownej gospodarki w zakładach państwowych przemysłu wojennego, najmniej były usprawiedliwione właśnie pod adresem kierownictwa tym działem produkcji krajowej. Obiektywna krytyka musi się liczyć z dwiema przesłankami towarzyszącymi wytwórczości sprzętu wojennego: pierwsza — to porównanie cen dla dostaw wewnętrznych i zagranicznych; druga — to kalkulacja kosztów w okresie powstawania pierwowzorów, w porównaniu z kosztami produkcji seryjnej.

Sprawdzeniem kosztów własnych produkcji jest porównanie cen dla dostaw wewnętrznych i zagranicznych. Dociekliwe badania przeprowadzone w tej materii na rynku krajowym i podobnych rynkach zagranicznych doprowadziły do ustalenia, że wszystkie ceny wewnętrzne państwowych zakładów wytwórczych były z reguły niższe od cen wewnętrznych na badanych rynkach zagranicznych.

Drugie zjawisko polega na tym, że wysokie koszty produkcji odnoszą się w pierwszym rzędzie do budowy prototypów i są kalkulowane tym wyżej, im mniejsze doświadczenie cechuje za-

równy konstruktorów jak i wytwórców w nowych, często bardzo skomplikowanych pierwowzorach, a nawet w samej organizacji zakładów przemysłowych — co przecież było udziałem całego polskiego przemysłu wojennego.

Ze okres ząbkowania przemysł nasz przechodził bez poważniejszych wstrząsów, tak pod względem technicznym jak i gospodarczym — świadczyć może fakt, iż po trzynastu latach ceny sprzętu uzbrojenia zostały obniżone od 30 do 60%, pomimo, że tzw. przedsiębiorstwa skomercjalizowane — poza podatkiem majątkowym — były obciążone wszelkimi innymi podatkami i świadczeniami.

Produkując u siebie, zużywamy posiadane surowce krajowe, zmniejszamy przez to samo tonaż przywozu, stwarzamy możliwości szybszej rozbudowy przemysłu pomocniczego i rzemiosła, których rozwój jest nie do pomyślenia przy faworyzowaniu zakupów zagranicznych. Rozwój przemysłu rodzimego stanowi poważny przyczynek w procesie przekształcenia jednostronnej struktury gospodarczej, przez absorbowanie nieproduktywnej nadwyżki w rolnictwie i bezrobocia, oraz w procesie przysparzania krajowi rzeszy wykwalifikowanych pracowników, podnosząc kulturę techniczną.

Wreszcie w dziedzinie wykszolenia bojowego i technicznego własna wytwórczość stwarza warunki ciągłości, wynikające ze stopniowego wprowadzania nowych, doskonalonych typów sprzętu.

Następnym środkiem zabezpieczającym ekonomiczne wykorzystanie posiadanego sprzętu są naprawy.

Dokonywanie napraw na miejscu i przy możliwie najmniejszej zwłoce urosło do wagi decydującego problemu, nawet w tak zasobnym wojsku jak brytyjskie. Doświadczenia kampanii libijskiej w pierwszych latach wojny wskazują, że źle postawione zagadnienie napraw może obalić najlepiej pomyślaną koncepcję operacyjną i wyczerpać rychło najobficiej zaopatrzone w sprzęt siły zbrojne.

Z naszych doświadczeń pokojowych także nasuwają się przykre reminiscencje na temat absurdalnych sytuacji, w jakich się może znaleźć kraj opierający swe zaopatrzenie na dostawach zagranicznych. Doświadczenia z dostawami sprzętu artyleryjskiego w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości są zbyt wymowne, aby dopuścić do ich powtórzenia. Umowa o dostawę dział francuskich zawierała klauzulę, według której poważniejsze naprawy miały być wykonywane we Francji, aż do czasu zmontowa-



nia polskich warsztatów naprawczych. Nikt jednak wówczas nie przewidywał, że to słuszne na tle polskiej rzeczywistości zastrzeżenie zostanie wykorzystane właśnie dla uniemożliwienia rozwoju naszych własnych warsztatów, ponieważ firma francuska sama decydowała, czy sprzęt wymaga kapitalnego remontu we Francji, czy też może być naprawiony w Polsce. Była to jedna z przyczyn opóźnienia rozwoju polskiego przemysłu zbrojeniowego.

Cytując powyższy przykład, chcemy podkreślić znaczenie krajowych warsztatów naprawczych dla zabezpieczenia stanu posiadania w zakresie uzbrojenia w ogóle, a dla kosztownych i szybko zużywających sprzęt broni głównych — w szczególności.

Ten nacisk na wagę zagadnienia będzie jeszcze bardziej zrozumiała, jeśli dodamy jak wielkie znaczenie dla stałej gotowości bojowej sił zbrojnych ma szybkie usuwanie defektów w warunkach trudnego uzupełniania sprzętu podczas ruchomych działań, zwłaszcza gdy tego sprzętu nigdy nie jest za dużo. Możemy się o tym przekonać na podstawie statystyki, która podaje, że np. w lotnictwie na 60% strat miesięcznych w sprzęcie — 35% pokrywa produkcja zakładów przemysłowych, a 25% — warsztaty naprawcze. Przykład ten w odniesieniu do potencjału lotniczego pozwala na wysnucie wniosku, że jedynie racjonalny podział ról między źródła produkcji i warsztaty naprawcze może mieć miejsce dopiero wtedy, kiedy wytwórnice sprzętu lotniczego znajdują się również w kraju.

Niemniej ważnym źródłem zaopatrzenia są zapasy.

Jak już zaznaczyliśmy poprzednio sprzęt wojenny w ogóle, a lotniczy w szczególności szybko się starzeje. „Różnym rodzajom sprzętu odpowiadają różne okresy dewaluacji. Tak więc ogólnie przyjęto, że sprzęt morski zachowuje swą wartość około 20 — 25 lat, sprzęt artyleryjski i broń małokalibrowa około 8 lat, sprzęt pancerny 4 do 5 lat, sprzęt lotniczy około 3 lat“ (717). Zaobserwowano przy tym, że proces dewaluacji podlega przyspieszeniu. Bezpośrednim jego skutkiem staje się konieczność odświeżania gromadzonego zapasu sprzętu, aby nie stał się rumowiskiem gratów, których użyteczność będzie malała z każdym rokiem.

Proces modernizacji sprzętu jest jednym z najtrudniejszych zadań w wysiłku zachowania i wzmagania potencjału zbrojeń, do poziomu pożądanego w danym czasie i w stosunku do danego domniemanego przeciwnika. Proces ten dotyczy tak zasadniczego

sprzętu (samolotów, czołgów), jak i jego części zamiennych, jego uzbrojenia, przyrządów pokładowych itp. Wprawdzie w różnej mierze, ale też liczyć się trzeba w wielu wypadkach z koniecznością całkowitej modernizacji pewnych typów.

Jeżeli modernizację, a więc odświeżanie zapasów, opieramy na zakupach zagranicznych — wówczas zadanie to komplikuje się jeszcze bardziej. Niespodziewana przypadkowość dostaw (opóźnienia, brak zgrania w czasie przez rozmaitych dostawców itp.) postawić nas może nieraz w sytuacji przymusowej, której naturalną konsekwencją będą zawsze zakłócenia w płynności wymiany sprzętu przeznaczonego na wyposażenie jednostek bojowych, szkolnych i do zapasu, przyczyniając się do obniżenia gotowości bojowej sił zbrojnych, co w odniesieniu do lotnictwa zwłaszcza — może mieć katastrofalne skutki, przesądzające o losach wojny.

Z przytoczonych tu rozważań wolno nam wyciągnąć jeden ogólny wniosek.

Podstawą zaopatrywania sił zbrojnych zarówno w czasie pokoju jak i wojny mogą być przede wszystkim źródła krajowej wytwórczości, które jedynie potrafią zapewnić im stałą gotowość bojową, przy pomocy racjonalnie modernizowanego i ekonomicznie wyzyskiwanego sprzętu, wytwarzanego przez planowo rozbudowywane siły produkcyjne kraju i obsługiwanego przez systematycznie szkolone kadry bojowe i techniczne.

Byłoby jednak niepoprawnym optymizmem, na tle ponurej rzeczywistości polskiego jutra, oprzeć całkowicie na tym ogólnym wniosku przyszłą politykę zaopatrywania w sprzęt. Skazani już u progu okresu odbudowy na brak specjalistów, maszyn, surowców i ośrodków naukowo-badawczych z ich precyzyjnym sprzętem, wytrąceni z procesu doświadczeń tej wojny — staniemy już nie tylko wobec trudności, ale wprost niemożliwości oparcia zaopatrzenia na rynku krajowym. Wszelkie kalkulacje, jakie podajemy w dalszych rozdziałach przy omawianiu wytwórczości w różnych działach gospodarki, należy traktować jako dane orientacyjne, jako próby ujęcia zagadnień w czasie i przestrzeni z określonej podstawy wyjściowej; jej zmiana pociągnie za sobą szereg innych.

Powyższe zastrzeżenie ma na celu zwrócenie uwagi na niewątpliwą prawdę, że nawet po nastawieniu przemysłu na pełną wydajność nie będziemy w stanie produkować u siebie wielu rodzajów sprzętu. Na pewno do nich będzie należał ciężki sprzęt lotniczy i pancerny, a to dla tej prostej przyczyny, że nowoczesna



technika konstrukcyjna w tej kategorii sprzętu wymaga już nie tylko indywidualnych specjalistów, lecz całych ich zespołów, których zgranie nie jest tylko zagadnieniem współpracy, ale i długiej zespołowej nauki i zespołowego doświadczenia praktycznego. Przykładem może służyć Rosja. Jakbyśmy nie cenili wysoko wielkiego postępu techniki sowieckiej druga wojna światowa wykazała, że jej osiągnięcia w tych właśnie dwóch działach konstrukcji i produkcji są znikome. Ani ciężkie lotnictwo bombowe, ani ciężkie czołgi rosyjskie nie dadzą się porównać z tym samym sprzętem zarówno sojuszników jak i przeciwników.

Wymienione kategorie sprzętu nie wyczerpują listy potrzeb, jakie będą musiały być pokrywane przez długi czas wyłącznie za granicą. W korzystnych warunkach polityczno-strategicznych może się okazać celowe powiększenie tej listy nawet o taki sprzęt, jaki w zasadzie moglibyśmy wytwarzać sami, a mimo to różne czynniki będą przemawiały za sprowadzeniem z za granicy.

Źle zrozumiana i źle stosowana samowystarczalność w polityce zaopatrywania może przynieść równie niepożądane skutki dla obronności państwa jak i całkowite uzależnienie się od dostaw zagranicznych.

### 13. ELEMENTY I FAZY ZAOPATRYWANIA

Już z poprzednich uwag o źródłach i sposobach zaopatrywania w sprzęt wojenny można się zorientować, że zadania, które państwo powierza przemysłowi w zakresie zbrojeń, wyodrębniają się w trzy zasadnicze kierunki: naukowo-badawczy, konstrukcyjno-doświadczalny i wytwórczy.

Kierunek naukowo-badawczy ma na celu wyzyskanie i rozwijanie osiągnięć nauki we wszystkich dziedzinach, które miały, mają lub mogą mieć jakikolwiek wpływ na rozwój środków oraz sposobów walki, tak w sensie obronnym jak i zaczepnym.

Kierunek konstrukcyjno-doświadczalny usiłuje zastosować konkretne wyniki badań naukowych i doświadczeń do określonych zadań konstrukcyjnych z zakresu poszukiwań nowych narzędzi walki lub środków zaradczych na broń przeciwnika.

Kierunek wytwórczości jest obarczony zadaniem masowego zaopatrywania sił zbrojnych w sprzęt wypróbowany na pierwotnych oraz udoskonalony na podstawie doświadczeń w użyciu.

Wysiłki zdążające w tych trzech kierunkach mogą być uwieńczone powodzeniem tylko pod warunkiem ścisłego i planowego współdziałania, co wchodzi w zakres organizacji obrony państwa na najwyższym szczeblu, który obejmuje czynniki: naukowe, techniczne, wojskowe i społeczne.

W wyniku tej współpracy technika staje wobec konkretnego zadania dostarczania sprzętu wojennego dla sił zbrojnych. Wykonanie tego zadania przechodzi przez kilka faz, z których najważniejsze stanowią: konstrukcja, produkcja, utrzymanie i naprawa sprzętu. Każda z tych faz wymaga szeregu czynności przygotowawczych, wykonawczych i urzędzeń mających na celu najbardziej celowe i ekonomiczne wyzyskanie narzędzi walki.

Zapoznamy się kolejno zarówno z tymi fazami jak i z czynnościami.

### 14. KONSTRUKCJA SPRZĘTU

Z doktryny wojennej sztabu sił zbrojnych i z planu wojny wynikają pewne metody walki, które wymagają odpowiedniego sprzętu. Sztab określa te wymagania przy pomocy własnych organów technicznych. Na podstawie ustalonych warunków powstaje najpierw prototyp. Różne są drogi przygotowania pierwowzoru. Mogą one być opracowywane przez organa techniczne sił zbrojnych, przez biura techniczne zakładów przemysłowych, lub pochodzić z zakupionych zagranicą licencji.

Na ogół w praktyce pokojowej państwa wykorzystują każdy z tych sposobów. Wybór właściwego źródła zależy od wielu okoliczności. Gdy będzie chodziło o sprzęt o doniosłym znaczeniu zaszkodzenia czy to w skali strategicznej, czy taktycznej — warunki zabezpieczenia tajemnicy podyktują raczej wybór krajowych ośrodków konstrukcyjno-doświadczalnych.

Posługiwanie się obcymi wzorami ma miejsce zwykle w krajach o niedostatecznej kulturze technicznej, albo w wypadku konieczności przyśpieszenia realizacji programu zbrojeń.

Kraj posiadający warunki dla rozwinięcia przemysłu najczęściej stawia pierwsze kroki przy pomocy obcych wzorów.

Korzystanie z zagranicznych licencji nie uwalnia krajowego przemysłu od posiadania własnych instytucji naukowo-badawczych i biur konstrukcyjnych. Przeciwnie — ich poziom musi gwarantować możliwość krytycznej analizy obcych wzorów,



której wyniki pozwolą uniknąć strat materialnych i czasu na wykonanie źle pomyślanego prototypu. Polski przemysł wojenny w pierwszym okresie swego rozwoju po roku 1918 korzystał wielokrotnie z licencji i z doświadczenia starych firm zagranicznych. Uruchomienie produkcji amunicji małokalibrowej i artyleryjskiej w warszawskich zakładach „Pocisku“ i w „Starachowicach“ miało miejsce przy pomocy austriackich i francuskich specjalistów. Produkcja kbk. i kb. Mauser'a opierała się na gdańskich wzorach. Wskutek nabycia licencji Bofors'a na działa przeciwzołgowe 37 mm i przeciwlotnicze 40 mm — produkcja amunicji do nich musiała się również odbywać na podstawie licencji. Jednakże już od 1928 roku zaczęła przeważać własna inwencja twórcza. „W jesieni 1928 roku powstał pierwszy całkowicie przez polski personel techniczny opracowany w fabryce karabinów (F.K.) komplet rysunków konstrukcyjnych, planów operacyjnych, rysunków, uchwyków, narzędzi i sprawdzianów oraz warunków technicznych odbioru“ (531).

Jako przykład ilustrujący poziom własnych sił technicznych można przytoczyć wykrycie przez Biuro Studiów P.W.U. błędów konstrukcyjnych w rysunkach Colt'a z nabytej za granicą licencji. Rezygnacja z tego powodu z pomocy zagranicznej bynajmniej nie przeszkodziła w uruchomieniu produkcji tej broni całkowicie własnymi siłami. Nie był to zresztą wypadek odosobniony. Własnej konstrukcji k.m. pilota i obserwatora zapoczątkował zwycięski start polskiej inwencji na gruncie międzynarodowej konkurencji z niemiecką włącznie. Po nim idzie seria oryginalnych pomysłów, jak: n.k.m. 20 mm, pistolet „Vis“, pistolet maszynowy „Mors“ i szereg innych zapoczątkowanych prac, które przerwała wojna.

Z chwilą powstania koncepcji danego sprzętu — wykonanie pierwowzoru stanowi zadanie wstępne, od którego wyników zależy właściwa produkcja.

Zadanie to rozpada się na następujące czynności: opracowanie rysunków konstrukcyjnych i wykonawczych, budowa prototypu, okres prób działania i badań wykonanego prototypu, poprawki i ulepszenia, wreszcie „opracowanie i zatwierdzenie ostatecznych rysunków konstrukcyjnych i wykonawczych, oraz wszelkiej dokumentacji technicznej (warunki materiałowe, odbiorcze itp.)“ (717). W ten sposób wykonany pierwowzór wraz z rysunkami i dokumentacją techniczną stanowi podstawę dla seryjnej produkcji.

## 15. PRODUKCJA I ODBIÓR SPRZĘTU

Punktem wyjścia dla produkcji jest zamówienie ilościowe i warunki dostawy w czasie; ustalanie ich należy do czynnika wojskowego.

Dezyderaty sił zbrojnych w zakresie ilościowych potrzeb sprzętu różnią się zasadniczo w okresie pokojowym i w czasie wojny. Okoliczność, że dotyczy to głównie najnowocześniejszych narzędzi walki bynajmniej nie upraszcza zagadnienia.

Wzgląd na szybkie starzenie się sprzętu zmusza czynniki wojskowe do ograniczenia ilości zamawianego sprzętu. Ponadto warunki wojny narzucają konieczność uwzględniania w toku produkcji zmian i ulepszeń będącego w użyciu sprzętu, aby mógł on odpowiedzieć wymogom pola walki lub zaskoczenia ze strony przeciwnika.

Zarówno wstrzeźliwość w zamówieniach, jak i wymagania udoskonalenia stawiają przemysł przed niezwykle trudnym do rozwiązania dylematem, który komplikuje ponadto jeszcze jeden czynnik — finansowy.

Podczas, kiedy „zjawisko dewaluacji wartości bojowej sprzętu zmusza do skoncentrowania wysiłku twórczego w możliwie krótkim okresie czasu“ (717), a zakłady przemysłowe dążą do podtrzymania ciągłości pracy w okresie pokoju — to skarb państwa przy systemie rocznego budżetowania nie jest skłonny do zaciągania długofalowych zobowiązań finansowych.

Jeżeli się zważy, że czas wymagany do prac konstrukcyjnych i dla uruchomienia produkcji wynosi kilka lat (zależnie od sprzętu), a koszty przestoju pozbawionego zamówień zakładu przemysłowego oblicza się na 20 do 45% kosztów własnych, jak materiału i robocizny — to stanie się zrozumiałe, że stanowisko władz skarbowych godzi równocześnie w interesy sił zbrojnych i przemysłu. W tych warunkach rozplanowanie zarówno zamówień jak i wytwórczości zostaje pozbawione zdrowych podstaw kalkulacji, co musi się odbić tak na gotowości bojowej sił zbrojnych, jak i na sprawności przemysłu wojennego.

Zjawisko to ciążyło niepomniernie na obu dziedzinach polskiej rzeczywistości okresu przedwojennego. Wprawdzie nasze czynniki skarbowe powołują się na fakty niewyzyskania przez siły zbrojne postawionych im do dyspozycji kredytów inwestycyjnych, jednak zarzut ten o tyle jest niesłuszny, że w dysponowaniu środkami finansowymi trzeba się liczyć także z wydajnością



zakładów przemysłowych, których nastawienie na produkcję, zwłaszcza nowych typów sprzętu, wymaga marży czasu.

Warto zapoznać się z kalendarzem tych czynności.

Na okres konstrukcyjno - badawczy, jak już wspominaliśmy ogólnie, składają się: wstępne studia — 6 do 12 miesięcy; opracowanie wyników warsztatowych, planów operacyjnych, rysunków uchwytów, narzędzi i sprawdzianów, ustalenie specyfikacji materiałów — 12 do 18 miesięcy; uruchomienie produkcji — do 12 miesięcy. Zestawienie wskazuje, że od rozpoczęcia studiów do zapoczątkowania pierwszej serii lub produkcji masowej upływa czas od 30 do 54 miesięcy, nie licząc okresu prób wojskowych nad pierwowzorami.

Okres produkcji od chwili dostawy surowców do składów fabrycznych do odbioru wykonanego sprzętu wynosi dla poszczególnych artykułów:

|                                 |              |
|---------------------------------|--------------|
| amunicja karabinowa . . . . .   | 3 miesiące,  |
| amunicja artyleryjska . . . . . | 4 miesiące,  |
| karabin ręczny . . . . .        | 6 miesięcy,  |
| karabin maszynowy . . . . .     | 9 miesięcy,  |
| armata . . . . .                | 12 miesięcy. |

Trzeba dodać, że przytoczone terminy nie uwzględniają samej przeróbki surowców w hutach i walcowniach, ani transportu do zakładów wytwórczych.

Rekapitulując powyższe dane widzimy, że kalendarz czynności niezbędnych dla wyprodukowania nowego typu sprzętu zamyka się w przybliżeniu w granicach trzech lat, przy przeciętnym okresie produkcji — 6 miesięcy, a nowy typ samolotu wymaga 4 do 5 lat.

*Odbiór sprzętu.* Wspominaliśmy poprzednio, że techniczne organa sił zbrojnych określają dla zamawianego sprzętu warunki techniczne, którym ten sprzęt winien odpowiadać ze względu na stawiane mu wymagania bojowe (lub szkolne).

Z chwilą wyprodukowania sprzętu rola wojskowych organów technicznych polega na sprawdzeniu, czy odpowiada on określonym warunkom technicznym.

Dość rozpowszechniony jest pogląd, że zarówno warunki techniczne stawiane przez siły zbrojne, jak i ich przestrzeganie przy odbiorze sprzętu są tak nieusprawiedliwienie rygorystyczne, że stawiają producentów wobec niezwykle trudności.

Zazwyczaj odbiorcy żądają dokonania natychmiastowych poprawek, byle tylko stało się zadość nierzadko zbyt wygórowa-

nym warunkom technicznym, które nie zawsze stanowią o istotnej wartości bojowej sprzętu.

O ile uzasadnione żądania poprawek przy budowie prototypu są możliwe i celowe, gdyż mieszczą się w rozplanowaniu czynności okresu wstępnego, o tyle zgłaszane w toku produkcji — wpływają na jej ciągłość i mogą opóźnić lub zakłócić proces zaopatrywania sił zbrojnych, co z kolei odbija się na planie przeszkolenia i gotowości bojowej tak w czasie pokoju jak i wojny.

Trudności i następstw przesadnie rygorystycznego odbioru da się w wielu wypadkach uniknąć, wobec możliwości rozłożenia poprawek w okresie seryjnej lub masowej produkcji. W obustronnym interesie sił zbrojnych i wytwórczości leży, aby odbiór wojskowy poczuwał się także do roli czynnika koordynującego zarządzenia centrali kierowniczej z całokształtem możliwości i wymagań producentów, na podstawie rozumnej i pełnej poczucia odpowiedzialności wykładni interesu państwa.

Dobre wyniki tak rozumianej współpracy czynników — techniczno-wojskowego, wytwórczego i odbiorczego — są osiągalne przez tworzenie mieszanych komitetów produkcyjnych. Są one „związane z pewnym określonym typem sprzętu, a zadaniem ich jest koordynacja działalności poszczególnych komórek państwowych i przemysłowych, mających do czynienia z tym właśnie typem“, stanowiąc niejako organa samorządu gospodarczego (717). Organizacja taka stanowi poważne odciążenie władz centralnych, tak w dziedzinie koordynacji jak i rozplanowania wspólnych zadań zespołu. I odwrotnie, komitet mieszany takiego zespołu, występując w jego imieniu, eliminuje nieuknione rozbieżności towarzyszące indywidualnej interpretacji zarządzeń z zewnątrz i ich wykonaniu.

## 16. INWESTYCJE MASZYNOWE

Maszyny, narzędzia, sprawdziany, uchwyty i inne urządzenia techniczne wytwórczości stanowią jej podstawowe elementy. Stan przemysłu maszynowego jest jednym z głównych mierników klasy wytwórczości danego kraju, co przeważnie idzie w parze z wielkością jego potencjału gospodarczego. Przodują pod tym względem Stany Zjednoczone A. P., a Niemcy zajmowały w przemyśle maszynowym także wybitne miejsce.

Ze względu na masowy (seryjny) charakter produkcji mecha-



nicznej wielu działów przemysłu wojennego, a zwłaszcza uzbrojenia — poza maszynami wielką rolę odgrywają narzędzia, uchwyty i sprawdziany.

Szczególnej precyzji wymagają sprawdziany. Pozostaje to w związku z ogólnym zjawiskiem daleko idących przemian w dokładności nowoczesnej twórczości. O ile dawniej wystarczała dokładność pracy do jednej czwartej milimetra, to obecnie dochodzi w szczególnych wypadkach do jednej dwutysięcznej milimetra, oczywiście w specjalnie precyzyjnych narzędziach i aparatach.

Zużycie maszyn zależy od wielu warunków; wpływają na nie: czas pracy, utrzymanie, naprawa i możliwość wymiany. Przy pracy na jedną zmianę — żywot maszyny oblicza się na 10 lat, przy normalnej amortyzacji 10% rocznie.

Zużycie narzędzi w przemyśle mechanicznym wynosi przeciętnie 3% od faktury, podczas gdy w przemyśle uzbrojenia zużycie uchwytów, narzędzi i sprawdzianów można określić na 8%.

Na wybór środków i sposobów zaopatrzenia w maszyny i narzędzia mają wpływ: stan uprzemysłowienia i, jak zwykle — pieniądze. Wielkie znaczenie ma też posiadanie wykwalifikowanych sił konstrukcyjnych, co zazwyczaj ma związek z kulturą techniczną kraju. Przykład Rosji Sowieckiej wskazuje jednak, że nie jest to warunek nie do przewyciężenia, a doświadczenia polskie pod tym względem napawają optymizmem.

Duże komplikacje w swobodzie wyboru sposobów zaopatrzenia w sprzęt maszynowy wprowadza stan wojny, albowiem dochodzi wówczas zagadnienie transportu, które w pewnych sytuacjach strategicznych czy politycznych utrudnia lub całkowicie uniemożliwia dostawę nie tylko maszyn, lecz i części wymienionych oraz narzędzi.

Jeżeli zatem w normalnych warunkach źródłem zaopatrzenia mogą być rynki zagraniczne i przemysł krajowy, to w czasie wojny — przy niewystarczającym jego stanie — pozostają zapasy i warsztaty naprawcze (mechaniczne). Jako minimum zabezpieczenia potrzeb w tym wypadku należy uznać przynajmniej umożliwienie renowacji i inwestycji maszynowych w krajowych zakładach przemysłu wojennego. Należy się liczyć z następstwami faktu, że jeżeli renowacja taboru maszynowego postępuje powoli — powoduje to zmniejszenie wydajności produkcji i podnosi koszty własne. W związku z tym warsztaty naprawcze tych przynajmniej zakładów powinny być przystosowane do wymagań pro-

dukcji wojennej, a ich znaczenie przemawia za przystosowaniem ich do roli fabryk przemysłu maszynowego.

Aby warsztaty naprawcze mogły spełniać swą podwójną rolę: zaspakajania potrzeb pokojowych i utrzymania sprzętu maszynowego w możliwym stanie użytkowym dla celów produkcji wojennej w szczególnie trudnych warunkach — powinny być wyzyskane w pełni w czasie pokoju, a to z kolei wymaga ich pracy dla rynku prywatnego. Ten sposób pozwala na utrzymanie personelu warsztatów w należytej sprawności i jednocześnie stwarza rezerwy maszynowe w kraju. Oczywiście, nie uwalnia to kierownictwa od obowiązku gromadzenia zapasowych środków maszynowych wytwórczości.

Magazyny fabryczne muszą być zaopatrzone w zapasowe obrabiarki na wypadek zwiększonej produkcji, tak dla umożliwienia renowacji zużytego sprzętu, jak i dla zastąpienia maszyn będących w naprawie.

O ile inwestycje maszynowe zależą od specjalnego przemysłu obrabiarkowego, o tyle zaopatrzenie w narzędzia, uchwyty i sprawdziany stanowi troskę każdego zakładu przemysłu wojennego. Wynika to z konieczności ścisłego dostosowania do danego rodzaju produkcji, właściwego lub przewidzianego dla danej fabryki na wypadek wojny. Własne narzędziownie poszczególnych zakładów przemysłowych stanowią zatem nieodzowny warunek przejścia na produkcję wojenną.

Stan przemysłu maszynowego w Polsce w okresie między obu wojnami był niezadawalający. Przemysł narzędziowy stał wprawdzie na dość wysokim poziomie, a w niektórych fabrykach dorównywał nawet renomowanym firmom zagranicznym, ale nie był on w stanie pokrywać normalnych potrzeb pokojowych, nie mówiąc już o wytężonej produkcji wojennej.

Poza zakładami uzbrojenia tylko niektóre wytwórnie przemysłu wojennego miały własne narzędziownie, wobec czego jedyna w Polsce fabryka sprawdzianów nie mogła opędzić wszystkich potrzeb w zakresie zaopatrzenia w narzędzia, ponieważ jej zdolności wytwórcze były ograniczone, pomimo wysokiego poziomu technicznego. Ten stan rzeczy zmuszał polski przemysł do zaopatrywania się w maszyny na rynkach zagranicznych. Niskie ceny, łatwość i szybkość dostaw decydowały, że głównym źródłem zaopatrywania był rynek niemiecki.

Przyszłe potrzeby będą zmuszały do rozbudowy rodzimego



przemysłu maszynowego i narzędziowego. Nieuniknione dostawy zagraniczne powinny się opierać o rynki przemysłu anglosaskiego.

W okresie odbudowy mamy prawo liczyć na zaopatrzenie w sprzęt maszynowy z rewindykacji niemieckich i na zwrot maszyn wywiezionych z Polski w czasie okupacji sowieckiej. Stan sprzętu uzyskanego z tych źródeł — wobec jego niewątpliwie wielkiego zużycia wojennego — pozwoli na krótką tylko jego eksploatację.

## 17. KIEROWNICTWO I KOORDYNACJA PRODUKCJI ORAZ ZAOPATRYWANIA

Proces produkcji i zaopatrywania obejmuje: środki finansowe, surowce i inne materiały wytwórcze, siły robocze, środki transportowe i aparat rozdzielczy. Organizacja kierownictwa musi zatem uwzględnić oba organa: wytwórczy i zaopatrujący.

W dawnej organizacji polskiej kierownictwo ogólne wytwórczością należało do M.P. i H., ale już przemysł wojenny był wyodrębniony i podlegał władzy wojskowej. Nie wchodząc w słuszność tego rozwiązania można uznać, że było to wówczas dopuszczalne, ze względu na skromne rozmiary i małe zróżnicowanie polskiego przemysłu zbrojeniowego, który absorbował zaledwie 23% sił pracowniczych całego przemysłu metalowego.

Czy będzie to możliwe i celowe w przyszłości?

O celowości organizacji kierownictwa produkcją decydują wymogi wojny i pokoju oraz możliwości zaspakajania potrzeb, różnych w obu tych okresach.

Wojna domaga się ciągłości i gotowości mobilizacyjnej kierownictwa oraz zdolności pokrywania potrzeb najważniejszych w danym czasie konsumentów.

Do zadań pokojowych kierownictwa należy wykorzystanie wszystkich sił, środków i sposobów w celu zapewnienia optymalnego zatrudnienia, zwiększania dochodu społecznego i majątku narodowego.

Aby zapewnić ciągłość i gotowość mobilizacyjną kierownictwa produkcją — konieczne jest nadanie mu organizacji pokojowej, jak najbardziej zbliżonej do wymagań wojny.

W czasie pokoju głównym konsumentem jest ludność, w czasie wojny — siły zbrojne. Przemysł pracujący dla sił zbrojnych w czasie pokoju nie absorbuje wszystkich sił, zaś charakter jego

produkcji nie odpowiada potrzebom konsumcyjnym ludności, a więc nie jest on w stanie sam spełnić jednego z głównych zadań: rozwiązać problemu pełnego zatrudnienia, chyba że zostaną odsunięte na odległy termin wszelkie inne inwestycje, które znowu są nieodzownym warunkiem rozbudowy przemysłu zbrojeniowego. Pozostawienie zatem przemysłu wojennego pod zarządem sił zbrojnych jest niecelowe, gdyż obarcza je zadaniami przekraczającymi właściwy zakres ich działania; jest też niemożliwe, ponieważ potencjał obrony państwa będzie dopiero wtedy trwały, kiedy zostanie oparty na silnej podbudowie gospodarczej, w której główną rolę odgrywa przemysł ogólny, nie podlegający kompetencji sił zbrojnych.

Z kolei należy zastanowić się, czy dawny zakres działania Ministerstwa Przemysłu i Handlu (M.P.H.) może sprostać zadaniom: wzmaganie zatrudnienia, gromadzenia środków produkcji dla celów inwestycji pokojowych i potrzeb wojny, kierowania wytwórczością pokojową i wojenną, rozdziałem zaopatrzenia itd.

Obie wojny światowe dają odpowiedź zdecydowanie negatywną. Przyczyna leży w istnieniu zbyt wielu organów zainteresowanych tymi samymi czynnikami produkcji i konsumpcji, o rozbieżnych tendencjach w wykorzystaniu tychże środków i sił, służących zarówno celom gospodarki pokojowej, jak i potrzebom wojennym. Gospodarka surowcami, siłami roboczymi, środkami dystrybucji i finansowymi obejmuje 24 do 34 rozmaitych grup branżowych (858), wchodzących w zakres kompetencji szeregu ministerstw, których ilość raczej się zwiększy.

Wynikałaby z tego konieczność stworzenia organu nadrzędnego, nie tylko o zadaniach koordynacji międzyresortowej, ale przede wszystkim w celu kierowania całą wytwórczością pokojową i wojenną. Są sugestie, że takim organem powinno być np. Ministerstwo Produkcji (M. Prod.).

Resort M. Prod. nie był znany dawniej w żadnym państwie, powstał zaś w toku drugiej wojny światowej w obu walczących obozach, oparty na różnych założeniach organizacyjnych. Utworzenie M. Prod. np. w W. Brytanii, nie wykluczyło powołania do życia osobnego organu zaopatrywania w postaci „Ministry of Supply“, a ponadto okazała się potrzeba kreowania jeszcze jednej komórki o zadaniach koordynacji, które spoczywają na barkach tzw. Coordinating Committee.

Jeżeli słuszny jest nasz pogląd, że przemysł wojenny powinien być wyłączony z kompetencji władz wojskowych, to z kolei należy



zastanowić się nad wzajemnym stosunkiem ewentualnego M. Prod. i M.P.H.

Rozważmy trzy warianty zakresu działania M. Prod.:

- 1) kierownictwo samym tylko przemysłem wojennym,
- 2) — jak 1) z dodaniem funkcji zaopatrywania sił zbrojnych,
- 3) — jak 1) i 2) z dodaniem funkcji koordynacji tych wszystkich elementów, które odgrywają rolę w produkcji i zaopatrywaniu w czasie wojny.

Rozwiązanie pod 1) ma tę dobrą stronę, że cały odcinek zbrojeniowej gospodarki państwa skupia w jednym resorcie, co sprzyja ustaleniu najodpowiedniejszych form administrowania zakładami przemysłu wojennego, a co w polskiej praktyce przedwojennej nastroczało wiele trudności.

Ale formy — to nie wszystko. Zważywszy, że przemysł wojenny:

- a) jest zależny od przemysłu ogólnego (podstawowego i pomocniczego),
- b) nasilenie jego produkcji idzie etapami i podlega większym wahaniom,
- c) pochłania nieznacznie tylko ilość sił roboczych i surowców w czasie pokoju

— jakież jest sens, aby M. Prod. rozciągało swe kompetencje na wszystkie elementy produkcji pokojowej, które w lwiej części wchodzi w zakres działania M.P.H.? Zależność przemysłu wojennego od ogólnego zmusi M. Prod. do eksploatacji tego ostatniego na jego niekorzyść (wykorzystanie specjalistów, podział surowców, maszyn itp.).

W dążeniu do utrzymania ciągłości wytwórczości i zmniejszenia kosztów własnych — zakłady przemysłu wojennego będą usiłowały produkować artykuły przemysłu ogólnego (maszyny do pisania, rowery itp.). Produkując — będą musiały sprzedawać.

I w jednym i w drugim wypadku M. Prod. wejdzie w zakres działania M.P.H. i w sferę interesów przemysłu ogólnego. To wszystko już było...

Pozornie wydaje się, że zaradzić temu może wyposażenie M. Prod. w kompetencje koordynacji — jak w p. 3. Tylko pozornie. Pomijając bowiem względy psychologiczne (mniejszość rządu większością) — wszelkie inne sprzeciwiają się także temu rozwiązaniu, ponieważ:

- a) łatwiej gospodarować budżetem temu resortowi, który kieruje nie tylko polityką zakupów ale i sprzedaży,

- b) nie jest celowe wyodrębnianie budżetu zbrojeniowego,
- c) wyzyskanie warsztatów produkcji i związanych z nią elementów musi się odbywać na bazie ogólnej, a nie na pobocznej, tzn. przy uwzględnieniu dominujących potrzeb i możliwości przemysłu ogólnego, a nie wojennego.

Zanim wyciągniemy wnioski natury organizacyjnej — pozostaje rozważenie wariantu drugiego, tj. włączenie do zakresu M. Prod. funkcji zaopatrywania sił zbrojnych.

W okresie międzywojennym przeszliśmy przez próbę koncentracji zaopatrywania wojska przez GUZA (Główny Urząd Zaopatrywania Armii). Nie była ona szczęśliwa: wojsko nigdy nie mogło się doczekać pokrycia swych potrzeb ani na czas, ani w odpowiedniej jakości i ilości, nie mówiąc o kosztowności tego systemu.

Centralizacja zaopatrywania w GUZA była szkodliwa ze względu na ówczesną strukturę gospodarczą państwa: brak odpowiednio rozgałęzionej sieci bankowej, zakładów użyteczności publicznej (pralnie, rzeźnie, chłodnie, szpitale, piekarnie), słabo rozwinięta i jeszcze uboższa w urządzenia techniczne sieć spółdzielcza, brak wielkich przedsiębiorstw handlowych (domy towarowe, składy itp.) i przewozowych.

Najbliższy okres powojenny nie wskazuje, aby ten stan rzeczy mógł szybko ulec radykalnej zmianie, a więc zastąpienie GUZA przez M. Prod. jako centralę zaopatrywania sił zbrojnych nie wydaje się również możliwe do przyjęcia.

Przechodząc do wniosków zdajemy sobie sprawę, że nie mogą one mieć dostatecznych podstaw, wobec konieczności uprzedniego ustalenia ogólnej organizacji władz naczelnych (rządu i sił zbrojnych), oraz zasad polityki gospodarczej. To też będą one uzależnione od przyjętych założeń.

Przy założeniu, że rząd nie powinien być producentem — nie mogą nim być także i siły zbrojne.

Przyjmując, że rola rządu ma być ograniczona głównie do planowania i koordynacji całokształtu gospodarki narodowej przy pomocy właściwych organów, działających zarówno w czasie pokoju jak i wojny — siłą rzeczy sprowadzamy rolę czynnika wojaskowego do stawiania i uaktualniania postulatów w zakresie potencjału obronnego państwa.

Przy założeniu upaństwowienia grupy przemysłów kluczowych brak podstaw do wyodrębnienia z niej przemysłu wojennego w



czasie pokoju, a zwłaszcza w okresie odbudowy gospodarczych podstaw państwa.

Jednakże, aby zapewnić ciągłość kierownictwa przemysłem wojennym, a ponadto skoordynować jego przygotowanie do wojny ze wszystkimi elementami, stanowiącymi o wartości potencjału obronnego państwa — trzeba go związać (przynajmniej w fazie odbudowy) z tym resortem, którego kompetencje obejmują większość tych elementów, a więc z M.P.H. Organizacyjnie może to znaleźć rozwiązanie w utworzeniu Departamentu Przemysłu Wojennego w M.P.H.

Nadrzędność tego resortu nad innymi w zakresie koordynacji budzi oczywiście te same zastrzeżenia, co i w wypadku utworzenia M. Prod.; tracą one jednak swą ostrość wobec faktu, że przy tym rozwiązaniu odpada konieczność przedstawiania całego aparatu, który ma już za sobą tradycję, a miał także i autorytet, w postaci Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów.

Pozostaje umiejscowienie funkcji zaopatrywania. Ponieważ zagadnienie to jest ściśle związane ze strukturą gospodarczą państwa — nie da się ono rozwiązać przez centralizację na wzór zdyskredytowanego GUZA, a z tych samych względów w M.P.H. Przy założeniu, że np. Depart. Przemysłu Wojennego M.P.H. ograniczy się do kierownictwa wyłącznie przemysłem zbrojeniowym — tu i tylko w tym zakresie powinien działać organ zaopatrywania. Pokrywanie reszty rozległej gamy potrzeb sił zbrojnych należy pozostawić ich własnym organicznym członkom, ale w zakresie zakupu, prowadzenia niektórych urządzeń użytkowych (pralnie, łaźnie itp.), nadzoru technicznego nad wytwórczością (oporządzenia, umundurowania itp.), nie zaś samej produkcji.

W miarę rozwoju gospodarczego kraju — i od tych nawet zadań siły zbrojne powinny być odciążone.

## ROZDZIAŁ IV

### ZAGADNIENIA MOTORYZACJI I PRZEMYSŁU SAMOCHODOWO - MOTOCYKLOWEGO

Treść: A. Zagadnienia motoryzacji.

18. Stan przedwojenny motoryzacji w Polsce.
19. Korzyści z motoryzacji.
20. Ramy motoryzacji.
21. Plan motoryzacji.

### B. Przemysł samochodowo-motocyklowy.

22. Formy organizacyjne przemysłu.
23. Przemysł współpracujący.
24. Organizacja napraw i obsługi.
25. Przygotowanie fachowców.
26. Zapotrzebowanie surowców i metali.
27. Rozmieszczenie zakładów przemysłowych.
28. Koszty inwestycji.

### A. ZAGADNIENIA MOTORYZACJI

Samochód jest ważkim uzupełnieniem kolei, a jego szybkość i zdolność docierania do wszelkich zakątków kraju ma doniosłe znaczenie. Seryjna budowa pojazdów mechanicznych umożliwiła masowe zastosowanie samochodów w służbie przewozów.

Motoryzacja w krajach uprzemysłowionych samej tylko Europy, nie mówiąc już o Stanach Zjednoczonych A. P., osiągnęła po r. 1918 niezwykły rozmach. Przewodzące miejsca zajęły W. Brytania i Francja, za którymi w szybkim tempie zaczęła podążać Rzesza Niemiecka, nasilając swą produkcję w ostatnim dziesięciu lat przed drugą wojną światową, przy szczególnym nacisku na rozbudowę ciężkiego taboru, ciągników i motocykli.

Ten kierunek rozwojowy motoryzacji niemieckiej, w łączności z planową rozbudową dróg, wskazywał niedwuznacznie na przygotowanie do „Blitzkriegu“, a uzyskane wyniki zbliżyły Rzeszę poważnie do parytetu anglo-francuskiego w tonażu ciężarowym, a prześcignęły nawet przeszło trzykrotnie w ilości wypuszczonych motocykli (według danych z 1938 r.).

### 18. STAN PRZEDWOJENNY MOTORYZACJI W POLSCE

Wyrazem stanu motoryzacji jest stopień nasycenia kraju pojazdami mechanicznymi, który może być wynikiem krajowej wytwórczości lub wwozu gotowego sprzętu albo jego części. Stan ten w roku poprzedzającym wojnę polsko-niemiecką w odniesieniu do obu partnerów, przedstawia poniższe zestawienie:

|                 | Nasycenie |           | Produkcja |         | Stan zatrudn. |         |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|---------|---------------|---------|
|                 | Polska    | Niemcy    | Polska    | Niemcy  | Polska        | Niemcy  |
| Samochody osob. | 28.200    | 1.314.000 | —         | —       | —             | —       |
| — „ — cięż.     | 8.800     | 446.000   | 8.550     | 360.000 | —             | —       |
| Autobusy        | 2.400     | 20.000    | —         | —       | —             | —       |
| Motocykle       | 10.600    | 1.660.000 | 4.500     | 160.000 | —             | —       |
| Ogółem:         | 53.000    | 3.440.000 | —         | —       | 11.000        | 128.000 |



Dla charakterystyki polskiej wytwórczości należy zaznaczyć, że większość samochodów osobowych była w pierwszych latach pochodzenia zagranicznego, jedynie montowana w Polsce, oraz że część motocykli posiadała silniki obce. Wyjaśnia to w pewnej mierze niski stan zatrudnienia w polskim przemyśle samochodowym.

Polska w statystyce postępu motoryzacyjnego zajmowała w Europie jedno z ostatnich miejsc, nie tylko w stosunku do wielkich organizmów gospodarczych, lecz i wobec małych państw. W 1938 roku w Czechosłowacji na 10 tys. mieszkańców wypadło 69 samochodów, podczas gdy w Polsce tylko 10. Jedynie w ilości motocykli zajmowaliśmy nieco lepsze miejsce.

Przyczyny tego stanu rzeczy w Polsce były liczne, wynikające przede wszystkim z niskiego dochodu społecznego, ale nie wszystkie usprawiedliwione, jak np. niewłaściwa polityka produkcji i fiskalna.

Problem motoryzacji nie znalazł do końca okresu między obu wojnami należytego rozwiązania organizacyjnego ani sam w sobie, ani w powiązaniu z całokształtem gospodarki narodowej — pomimo trafnych na ogół założeń teoretycznych.

Powołana do życia na kilka lat przed wojną komisja dla spraw motoryzacji kraju nie była organem ani dostatecznie kompetentnym, ani nie posiadała żadnych atrybutów kierowniczych. Ustalone przez nią zasady motoryzacji nie miały żadnej mocy egzekutywy. Zasady te opiewały:

- 1) Polska musi rozbudować własny przemysł samochodowy;
- 2) warunki finansowe i gospodarcze wymagają stopniowego przejścia od montowni do rodzimej wytwórczości, opartej na obcych licencjach;
- 3) należy dążyć do unifikacji typów pojazdów mechanicznych i ich wyposażenia wewnętrznego, co jest warunkiem potania seryjnej produkcji i osłabia niebezpieczeństwo zbytniego zróżnicowania taboru, któremu w warunkach wojennych nie można zapewnić dostawy części zamiennych;
- 4) podstawą masowej produkcji jest przemysł pomocniczy, którego istnienie pozwala na rozproszenie ośrodków wytwórczych i sprowadzenie głównych zakładów do ról wielkich montowni, co ma doniosłe znaczenie zarówno dla bezpieczeństwa, jak i dla techniki produkcji;
- 5) warunkiem eksploatacji wprowadzonych na rynek pojazdów mechanicznych jest organizacja stacji obsługi i napraw, oraz

zmiana polityki fiskalnej w kierunku uznania środków motorowych za przedmiot codziennego użytku, a nie zbytku;

- 6) należy położyć nacisk na produkcję wozów ciężarowych.

Jak widzimy — powyższe zasady, aczkolwiek nie wyczerpują całości zagadnienia, wskazują na dojrzałość poglądów, które na pewno doczekałyby się urzeczywistnienia, gdyby nie wybuch wojny. Czynnikiem, który musiał działać hamująco na rozwój krajowej wytwórczości środków motorowych był niski stan ilościowy i jakościowy przemysłu pomocniczego i braki obsługi technicznej oraz napraw, co przy złym stanie dróg skracało niepomiaralnie czas eksploatacji wozów.

Warunkiem wciągnięcia przemysłu pomocniczego do współpracy było zabezpieczenie mu taniego i łatwego kredytu, a o taki właśnie było bardzo trudno. Ponadto nienormalne stosunki w rzemiośle, stanowiącym podstawę rozwojową przemysłu pomocniczego, stawiały go również w sytuacji trudnej. Np. fakt, że uczeń szkoły rzemieślniczej powstałej przy fabryce, mający wszelkie dane do samodzielnego prowadzenia własnego warsztatu, nie mógł go założyć w razie sprzeciwu cechu, nie był na pewno korzystny ani dla rozbudowy przemysłu pomocniczego, ani warsztatów naprawczych, tak niezbędnych dla ruchu samochodowego.

Zdając sobie sprawę z tych i wielu innych trudności, braków i niedociągnięć w przeszłości, musimy przystąpić w okresie powojennym do planowej motoryzacji kraju. Plan, oparty na gruntownej analizie korzyści motoryzacji i uwzględniający wymagania gospodarcze i obronne, musi być dostosowany do warunków wytworzonych w Polsce w następstwie obecnej wojny, oraz do ogólnego procesu rozwojowego gospodarki narodowej, w której ramach odgrywa wybitną rolę.

## 19. KORZYŚCI Z MOTORYZACJI

Motoryzacja wywiera wpływ na wszystkie dziedziny życia gospodarczego, a przebieg ostatniej wojny wskazuje na wywołane przez nią przeobrażenia w organizacji i działaniu sił zbrojnych. Pod względem gospodarczym najwydatniejsze skutki wprowadza motoryzacja do: przewozów, administracji publicznej, handlu, rolnictwa i turystyki.

Przewozy oparte na trakcji samochodowej spowodują duże



zróznicowanie w dotychczasowym systemie transportowym Polski, opartym głównie na kolei.

Transport samochodowy spełni swoje zadania gospodarcze tylko wtedy, gdy wraz z jego zastosowaniem zostanie rozbudowany system obsługi (stacje benzynowe, warsztaty naprawcze), nie tylko odpowiadający jego wymaganiom technicznym, lecz i dostosowany do potrzeb poszczególnych obszarów Polski. Właściwości tego środka przewozowego sprawiają, że pozwala on na obsłużenie zwłaszcza obszarów gospodarczo zaniedbanych; wprowadzając je w obrót gospodarczy, transport motorowy stwarza ponadto odmienny rodzaj usług przewozowych i handlowych, które wzbogacają zaniedbane obszary.

Nieodzownym warunkiem skuteczności rozwoju motoryzacji w dziale transportów jest planowa polityka przewozowa uwzględniająca w czasie i przestrzeni zastosowanie odpowiednich środków transportu, które stanowiłyby celowe wzajemne uzupełnienie, usuwające szkodliwą konkurencję.

Środki motorowe na usługach administracji publicznej (państwowej i samorządowej) — przyczyniają się do jej usprawnienia i obniżenia kosztów działania.

Zanim zdeorganizowany aparat administracji dojdzie do normy odpowiadającej rzeczywistym potrzebom w poszczególnych działach, będzie można je obsłużyć mniejszymi siłami przy użyciu środków motorowych. Znajdą one zastosowanie w organizacji bezpieczeństwa publicznego, w akcji przeciwpożarowej, a zwłaszcza w robotach publicznych.

Handel detaliczny w Polsce cierpiał na braki w zakresie rozprowadzenia towarów w terenie. Samochód przyczyni się do uzdrowienia dystrybucji wewnętrznej, przyspieszy i powiększy obrót towarowy, zbliży wieś do miasta, ułatwiając korzystną dla obu stron wymianę.

Rozwój motoryzacji stwarza dla rolnictwa perspektywę dwukierunkową: przyczynia się do mechanizacji kultury rolnej i ułatwia jego zbyt. Zbyt płodów rolnych przy pomocy środków motorowych eksploatowanych przez spółdzielnie i spółki rolnicze powinien podnieść dochodowość i opłacalność warsztatów rolnych. Co więcej: produkty wytwórczości przemysłowej przewożone w ruchomych sklepach-samochodach zaspokoją bieżące potrzeby rolnika bez straty czasu, a autobusy ułatwią mu wykorzystanie wszelkich urzędzeń i kontaktów miejskich.

Turystyka stanowi poważną pozycję zarówno w życiu gospo-

darczym jak i kulturalnym kraju. O ile samochód osobowy nie prędko umożliwi turystykę indywidualną, o tyle szerokie zastosowanie dobrze rozplanowanej komunikacji autobusowej może upowszechnić turystykę masową.

## 20. RAMY MOTORYZACJI

Potrzeby motoryzacji w świetle doświadczeń nowoczesnej wojny urastają do niespotykanych dotąd rozmiarów. Wymogi sił zbrojnych w zakresie środków motorowych w czasie pokoju są stosunkowo niewielkie ilościowo, lecz w okresie działań wojennych mogą być zaspokojone tylko pod warunkiem uprzedniego nasycenia kraju odpowiednią ilością taboru i zabezpieczenia jego uzupełniania w toku wojny.

Potencjał wyjściowy (początkowy) motoryzacji ma decydujące znaczenie dla pierwszej fazy wojny. W 1939 roku stosunek pojazdów mechanicznych i samolotów był wybitnie niekorzystny dla Polski. Podczas gdy nasze wojsko wystąpiło do walki z 900 pojazdami mechanicznymi w 2 brygadach motorowych — Niemcy przeciwstawili nam w pierwszej fazie 6 tysięcy pojazdów.

Potrzeby nowoczesnie zorganizowanych sił zbrojnych w zakresie sprzętu motorowego w poszczególnych rodzajach wielkich jednostek są przeciętnie następujące:

|                  |          |              |       |      |          |      |      |        |
|------------------|----------|--------------|-------|------|----------|------|------|--------|
| dywizja pancerna | 4200     | pojaz. mech. | w tym | 1430 | samocho. | i    | 1200 | motoc. |
| “                | zmotor.  | 3400         | “     | “    | “        | 1860 | “    | 1200   |
| “                | piechoty | 1400         | “     | “    | “        | 1000 | “    | 400    |

Ponieważ jednak:

a) sprzęt bojowy wojska o trakcji motorowej (czołgi, samochody pancerne, wozy terenowe itp.) jest oparty na konstrukcji samochodowej, b) nie wszystkie w. j. wojska muszą być zmobilizowane jednocześnie w całości, można przyjąć przeciętną zapotrzebowania na w. j. bez różnicy jej uzbrojenia — na 2.500 samochodów i 1.100 motocykli.

Doświadczenia wielu wojen określają początkową zdolność mobilizacyjną 40-milionowego narodu na 1.200 tys. ludzi, co odpowiada 60 dywizjom, traktowanym jako jednostki obliczeniowe, bez zróznicowania według rodzajów broni, służb i przeznaczenia (stan dywizji określonego typu waha się od 13 do 15 tysięcy ludzi). Biorąc zatem za podstawę 60 takich w. j. obliczeniowych



w sile 20 tys. każda, otrzymamy wysokość zapotrzebowania całości sił zbrojnych w dniu mobilizacji w ilości:  $2500 \times 60 = 150$  tys. samochodów i  $1100 \times 60 = 66$  tys. motocykli.

Potrzeby pokojowe sił zbrojnych są jednak niższe, albowiem: a) względy budżetowe nie pozwalają na utrzymanie całości sił na stopie wojennej; b) wymogi bezpieczeństwa pokojowego pozwalają na utrzymanie części sił o stanach zmniejszonych; c) potrzeby wyszkolenia nie wymagają pełnego wyposażenia bojowego, a zwłaszcza w środkach motorowych, których normalne zużycie pokojowe jest ponadto znacznie mniejsze. Względy te decydują, że potrzeby pokojowe można określić na  $\frac{1}{3}$  mobilizacyjnych, co wyraziłoby się liczbami: 50 tys. samochodów i około 20 tys. motocykli, przy czym eksploatacja tych ostatnich w czasie pokoju, ze względów oszczędnościowych będzie nieco intensywniejsza, niż samochodów.

Ponieważ intensywność życia gospodarczego wzrasta z wybuchem wojny lub w okresie zagrożenia, zatem obsługa żywotnych interesów kraju domaga się, aby już w czasie pokoju było na rynku nie tylko pokrycie potrzeb mobilizacyjnych sił zbrojnych, lecz także przynajmniej stuprocentowe dodatkowe pokrycie potrzeb wojska w samochodach i motocyklach. W rzeczywistości stan zabezpieczenia interesów kraju może być nawet znacznie wyższy, jeżeli zagrożenie będzie podlegało stopniowej ewolucji w czasie.

Reasumując dochodzimy do wniosku, że nasycenie kraju pojazdami mechanicznymi, zabezpieczające mobilizację sił zbrojnych i gospodarczych oraz potrzeby pokojowe, musi się wyrażać w czasie pokoju ilościami:

- |                          |                     |        |                     |
|--------------------------|---------------------|--------|---------------------|
| 1) na rynku wewnętrznym  | 300 tys. samochodów | i      | 100 tys. motocykli, |
| 2) w posiadaniu sił zbr. | 50 " " "            | 20 " " | " "                 |
| czyli łącznie:           | 350 tys. samochodów | i      | 120 tys. motocykli. |

W konsekwencji tych ustaleń względy bezpieczeństwa domagają się sformułowania dalszych postulatów pod adresem kierownictwa produkcji przemysłowej i czynników gospodarczych.

1) Wymagania organizacyjne, wyszkolenia i zaopatrywania sił zbrojnych stanowią o konieczności uzgadniania produkcji, przy równoczesnym ograniczaniu ilości typów rzucanych na rynek krajowy. Można tu przytoczyć jako przykład Rzeszę Niemiecką, gdzie w drodze ustawy z lutego 1939 r. przystąpiono do znacznej redukcji typów zarówno w uzbrojeniu jak i w środkach motoro-

wych. Wyrazem tej ustawy była redukcja z 55 do 30 typów samochodów osobowych, ze 110 do 19 w samochodach ciężarowych i ze 150 na 30 typów w motocyklach. Rozumie się, że redukcja nie wyklucza powstawania nowych typów w toku wojny, jako konieczności przystosowania się do nowych osiągnięć własnych w różnych dziedzinach, albo w celu przeciwstawienia się zaskoczeniu technicznemu ze strony przeciwnika.

2) Zadaniem czynników gospodarczych jest utrzymanie zdolności wytwórczej kraju w czasie pokoju w stopniu umożliwiającym pokrywanie ubytku w sprzęcie motorowym, aby utrzymać przewidziany w danym czasie stan nasycenia rynku wewnętrznego. Odpowiednia polityka podatkowa i celna będą stwarzały klimat sprzyjający popytowi na krajowe środki motorowe oraz będą regulowały napływ zagranicznych.

3) Wytwórczość krajowa musi otrzymać już w czasie pokoju taką strukturę organizacyjną, zarówno pod względem technicznym jak i gospodarczym, aby mogła przejść z produkcji sprzętu drogowego na sprzęt terenowy dla potrzeb wojny, bez szczególnych trudności i zwłoki.

4) Rozmieszczenie zakładów przemysłu samochodowego musi być uzgodnione z czynnikami obrony państwa, pod kątem widzenia wymagań bezpieczeństwa i warunków produkcji.

## 21. PLAN MOTORYZACJI

Powiązanie potrzeb wojskowych i gospodarczych, zarówno na okres pokoju jak i wojny, wymaga opracowania planu motoryzacji kraju. Plan powinien określić: kierunek rozwoju motoryzacji, jej zakres, potrzeby inwestycyjne i środki na ich realizację. Opracowanie, wprowadzenie w życie samego planu, oraz wymogi koordynacji nierządki sprzecznych tendencji i przerostów wynikających z rozbieżności interesów, stwarzają ponadto konieczność stałego organu kierownictwa na odcinku motoryzacji. Kierunek rozwoju motoryzacji w Polsce powojennej będzie wynikiem szczególnych warunków gospodarczych, w jakich znajdzie się nasz kraj, w porównaniu do dawnych organizmów państwowych i ich dotychczasowego dorobku.

Słuszny wydaje się pogląd, że Polska nie powinna iść po linii uzupełniania „do wzorów zagranicznych tych środków przewozowych, których gęstości nie osiągnęliśmy w normalnym rozwoju,



a przejść od razu do środków bardziej nowoczesnych“ (836). Inaczej mówiąc, nowe inwestycje komunikacyjne powinny się oprzeć przede wszystkim na środkach motorowych.

Czynnikiem, który zaważy na planie motoryzacji, będzie rozstrzygnięcie, czy pójdziemy w kierunku własnej produkcji, czy oprzemy zaopatrywanie na sprzęcie importowanym. Względny bezpieczeństwa wynikające z położenia geopolitycznego przemawiają za oparciem motoryzacji na wytwórczości krajowej. Domaga się tego również bezsporna zasada uprzemysłowienia, które stanie się punktem wyjścia przebudowy niezdrowej struktury społeczno-gospodarczej. Jednakże te i wiele innych względów przy konfrontacji z warunkami, jakie możemy zastać w kraju po zakończeniu wojny, nakazują ostrożność w jednostronnym planowaniu w oparciu o spodziewane i usprawiedliwione korzyści, a z pominięciem niewątpliwych trudności we wszystkich dziedzinach powojennego życia gospodarczego Polski. Przyjmując zatem w założeniu nieodzowność oparcia się o przemysł krajowy, o kierunku motoryzacji będą decydowały: rozmiar pomocy w sprzęcie ze strony sprzymierzonych narodów, wielkość i jakość odszkodowań niemieckich i rewindykacji, zdolność warsztatów i sił krajowych do regeneracji zachowanego i uzyskanego sprzętu, wysokość udziału Polski w repartycji światowych zasobów surowcowych.

Zależność od tyłu czynników wymaga ramowości i elastyczności planu, czego wyrazem powinna być także łatwość jego wariantowania nie tylko w kierunku, lecz i w zakresie motoryzacji.

Przy ustalaniu zakresu motoryzacji należy się liczyć z tym, że w wyniku drugiej wojny światowej polski stan posiadania zarówno w pojazdach mechanicznych, jak i w środkach produkcji będzie zrujnowany. Dlatego też za punkt wyjścia dla określenia globalnych potrzeb należy przyjąć tę rzeczywistość, która wynika z naszej struktury społeczno-gospodarczej, wzorując się na krajach o zbliżonym układzie czynników strukturalnych. Stąd też polskie koła rzeczoznawców są za przyjęciem skali motoryzacyjnej Czechosłowacji z 1938 roku, jako kraju o najbardziej zrównoważonej strukturze gospodarczej. Zamierzony w tym zakresie stopień nasycenia pojazdami mechanicznymi wynosiłby: 1 samochód na 100 mieszkańców i 1 motocykl na 300, co w sumie wyraża się potrzebą około 400 tysięcy samochodów i 120 tysięcy motocykli, będących w kraju na usługach gospodarstwa narodowego i sił zbrojnych. Ten stopień nasycenia rynku krajowego jest możliwy

do osiągnięcia w okresie dwudziestoletniego rozwoju gospodarczego, zapewniającego wzrost ogólnego dobrobytu.

Jeżeli kierunek zaopatrywania oprze się na rodzimej produkcji — wówczas jej stawka roczna będzie wymagała 60 tys. samochodów wszelkich typów.

Postulat ograniczenia ilości typów pociąga za sobą ponadto drugi nakaz: określenia stosunku ilości samochodów osobowych do ciężarowych. Względny gospodarcze i skala zamożności przemawiają za uprzywilejowaniem samochodów ciężarowych, co wyrażałoby się stosunkiem 1 samochód ciężarowy na 2 do 3 osobowych, podczas gdy w krajach bogatych ten stosunek dochodzi do 1 na 5.

Ponieważ warunkiem rentowności fabryki jest produkcja około 10 tys. pojazdów rocznie — przeto wytwórczość, która w okresie 20 lat ma osiągać po 60 tys. sztuk dla pożądanego nasycenia rynku, będzie musiała być rozłożona na kilka fabryk.

Eksploatacja takiej ilości samochodów automatycznie otwiera zagadnienie zaopatrzenia w paliwo i szeregu potrzeb inwestycyjnych, wśród których najważniejszą część stanowi organizacja obsługi i napraw. Ponieważ te ostatnie wiążą się w warunkach polskich raczej z zagadnieniem wytwórczości — poświęcimy im uwagę w rozważaniach nad przemysłem samochodowym, ograniczając się na tym miejscu do stwierdzenia, że projektowana dla produkcji ilość samochodów będzie wymagała około 1 miliona ton paliwa rocznie. Nie trzeba chyba podkreślać wymowy tej pozycji w ramach potrzeb motoryzacji, jeżeli się zważy, że roczna produkcja benzyny z krajowych zasobów ropy naftowej wynosiła przed wojną 141 tys. ton (w 1938 r.). W tej sytuacji, kiedy zaobserwowany od kilku lat zanik źródeł ropy krajowej kreśli niewesołe perspektywy na przyszłość — przewidywania należy skierować na wszystkie inne dostępne paliwa. Dotychczasowa jednak znajomość zasobów krajowych, oraz doświadczenia innych państw zdobyte w tej wojnie, pozwalają narazie oprzeć plan rozwoju motoryzacji w Polsce głównie na benzynie syntetycznej, wytwarzanej z węgla. Mimo wielkich kosztów inwestycyjnych jest to jedynie dla nas uchwytne podstawa zaopatrywania w paliwo.

Śród środków zastępczych należałoby brać pod uwagę te, których produkcja może być oparta na posiadanych w kraju surowcach. Liczyć się także należy z importem ropy, a w pewnym okresie również i benzyny.

Naszkiecowane powyżej zagadnienia planu motoryzacji mogą



być pozytywnie rozwiązane pod warunkiem istnienia kompetentnego kierownictwa.

Zgodna opinia techników i ekonomistów widzi w „Radzie Motoryzacyjnej“ naczelny organ planowania motoryzacji. Sądzi się, że o ile sam plan motoryzacji, zawarty w granicach ogólnopństwowego planu gospodarczego z mocą ustawy, powinien być dziełem Rady Motoryzacyjnej, o tyle jego wykonanie należałoby do władz państwowych.

Do kompetencji rady miałyby należeć ponadto: kontrola i rewizja wykonania planu, inicjatywa ustawodawcza w zakresie motoryzacji, czynności badawcze, opiniodawcze, koordynacyjne i propagandowe.

W zakresie koordynacji do zadań rady powinno należeć: udzielanie zamówień dla poszczególnych wytwórni, regulowanie intensywności produkcji pod kątem widzenia pojemności rynku i etapów jego nasycenia, dbałość o ciągłość produkcji przez przewidujące rozplanowanie zamówień, regulowanie tempa i zakresu modernizacji struktury społeczno-gospodarczej kraju, zwalczanie okresów bezrobocia, wreszcie opieka nad rozwojem technicznym przemysłu pomocniczego. Ta nadrzędna w sprawach motoryzacji instytucja fachowa o charakterze gospodarczo-samorządowym powinna wchodzić w skład ogólnopństwowej organizacji samorządów gospodarczych i zawodowych (844).

Organem koordynującym pracę warsztatów produkujących sprzęt motorowy (przemysł główny i pomocniczy) byłby „Centralny Instytut Motoryzacyjny“, któremu miałyby podlegać wszystkie fabryki. Warsztat konstrukcyjno-badawczy C. I. M. powinien się składać z oddziału konstrukcyjnego, laboratorium i z wytwórni prototypów. Jego finansowanie przewiduje się przy pomocy środków dostarczanych przez wytwórnie samochodowo-motocyklowe, w wymiarze 0,75 do 1% wartości ich rocznej produkcji.

Już z charakteru i zakresu tych zadań kierownictwa, dalekich zresztą od wyczerpania całości, można się zorientować w zasięgu wzajemnych zazębnień poszczególnych dziedzin gospodarki narodowej. Ilość i jakość tych zazębnień rodzi postulat rozumnej współpracy zainteresowanych resortów, której organizacja przez czynnik nadrzędny musi uwzględniać nie tylko dążenie do względnej zresztą doskonałości, lecz i czas, decydujący o celowości osiągniętych przez współpracę wyników.

Jedno wymaga podkreślenia w tych projektach, a mianowicie zbyt daleko idące pomieszanie kompetencji wykonania i kierownictwa.

## B. PRZEMYSŁ SAMOCHODOWO-MOTOCYKLOWY

Przemysł samochodowy jest jednym z najważniejszych czynników potencjału gospodarczego i wojennego w nowoczesnym państwie. Szybki rozwój tego przemysłu w okresie ostatniego dwudziestolecia był możliwy dzięki ogromnemu postępowi technicznemu w dziedzinie obróbki, organizacji wytwórczości, materiałoznawstwa itp.

Korzyści gospodarcze przemysłu samochodowego dla kraju o nadmiarze rąk roboczych polegają na tym, że jest on pracochłonny, ponieważ wymaga dużego wkładu robocizny przy stosunkowo niewielkich ilościach surowców. Druga korzyść w tym, że przerabiany surowiec podlega uszlachetnieniu, zwiększając wydatnie dochodowość. I tak np., podczas kiedy 1 kg podstawowego surowca do budowy samochodu kosztuje zaledwie około 0,30 zł, to wartość 1 kg gotowego samochodu wynosi około 4,5 zł (837).

Doświadczenia ostatniej wojny uczą, że kraj pozbawiony własnego przemysłu samochodowego nie jest w stanie zapewnić zaopatrzenia sił zbrojnych w sprzęt motorowy.

## 22. FORMY ORGANIZACYJNE PRZEMYSŁU

Założenia strukturalne przemysłu pojazdów mechanicznych dotyczą: wyboru odpowiedniej formy organizacyjnej zakładów przemysłowych, określenia minimum opłacalnej produkcji w danych warunkach gospodarczych, ustalenia podstawowych typów pojazdów w granicach globalnej wytwórczości.

Znane są zasadnicze dwie odmiany w organizacji przemysłu samochodowego: duża fabryka, wytwarzająca wszystkie części oraz większość półfabrykatów samochodu; fabryka średniej wielkości, ograniczająca się do wytwarzania najważniejszych części składowych podwozia i dokonywująca montażu całości, podczas gdy pozostałe elementy stanowią przedmiot produkcji przemysłu pomocniczego.



Jest to tzw. system pracy przy udziale poddostawców. System ten nadaje się szczególnie do zastosowania w przemyśle samochodowym, z którym współpracuje szereg innych przemysłów. Jako przykład może posłużyć W. Brytania, gdzie na jednego pracownika przemysłu samochodowego wypada 13 w zawodach pokrewnych, jak: produkcja paliwa i smarów, opon, stacje obsługi i sprzedaży, transport osobowy i towarowy, kierowcy, utrzymanie i budowa dróg itp. Przy zastosowaniu tego systemu główne fabryki samochodowe wykonują tylko około 30% wartości podwozia, podczas gdy pozostałe 70% przypada na poddostawców.

Przeciwstawieniem tej metody jest produkcja masowa wielkich koncernów, wykonywujących większą część pracy we własnym zakresie. Była ona do niedawna typowa dla St. Zjednoczonych, lecz np. Ford już w 1936 roku, w wydawnictwie poświęconym produkcji swych zakładów, zapowiedział przejście na poddostawców, udowadniając, że „niskie koszty produkcji mogą być osiągnięte w małej fabryce“ (521). Rzeczoznawcy polscy skłaniają się do wyboru typu średniej wielkości fabryk, których powstanie jest jednak uzależnione od należytego postawienia zakładów przemysłu współpracującego (pomocniczego).

Jako minimum opłacalnej produkcji średniego typu fabryki przyjęto 10 tys. pojazdów rocznie, wytwarzanych łącznie z zakładami przemysłu współpracującego.

Możliwości powstania przemysłu samochodowo-motocyklowego oparto na analizie konieczności nasycenia rynku krajowego ilością około 400 tysięcy samochodów i 120 tysięcy motocykli w okresie 20-letniego procesu zamierzonej motoryzacji, w ramach ogólnego planu gospodarczego. Rozdział tych kwot na ośrodki produkcji musi być oparty z kolei na założeniu koordynacji różnych środków przewozowych, pod kątem uzyskania najniższych kosztów transportu. W dziale produkcji samochodowej przewiduje się dwie grupy: 1) samochody ciężarowe i autobusy, 2) samochody osobowe. Obliczono, że podział tonażu między koleje i samochody ciężarowe wraz z autobusami będzie oparty na zdrowych i gospodarczo usprawiedliwionych podstawach, jeżeli transport motorowy przejmie od kolei 10 do 12% ich przewozów. Taka kalkulacja pozwala na ustalenie ilości około 150 tysięcy samochodów ciężarowych i 15 tysięcy autobusów, które przejmą służbę transportów w 20-tym roku wykonania planu motoryzacji kraju (837).

Inne czynniki wpływają na wzrost stanu posiadania samocho-

dów osobowych. Wchodzi tu w grę nie tylko wzrost indywidualnego dobrobytu, lecz i podział dochodu społecznego na poszczególne warstwy ludności. W związku z zamierzoną przebudową struktury społeczno-gospodarczej punkt ciężkości narastania dochodu będzie się przesunął powoli na warstwy mniej zamożne, z których będą się rekrutowali nabywcy samochodów osobowych. Warunkiem nieodzownym stopniowego wzrostu ilości nabywców jest potaniecie kosztów eksploatacji dostępnego dla tej warstwy wozu osobowego. Zaznaczyć tu należy, że koszt ten był w Polsce dwukrotnie wyższy, niż na zachodzie.

Na podstawie danych statystycznych i w związku z powiększeniem się skali zamożności można przyjąć, że ilość samochodów osobowych w 15. roku motoryzacji osiągnie liczbę 100 tys., a zależnie od jednego z dwóch wariantów rozwojowych — może dojść w 23-cim roku do 200 tysięcy, lub w 25-tym do 400 tysięcy sztuk.

Jeżeli chodzi o motocykle, to aczkolwiek z punktu widzenia gospodarczego nie mają one wielkiego uzasadnienia, to jednak ze względu na ich znaczenie propagandowo-wyszkoleniowe w dziale motoryzacji, usługi oddawane wojsku, policji i poczcie, a wreszcie wobec nieznacznych kosztów inwestycyjnych dla ich produkcji — powinny być uwzględnione w rozbudowie przemysłu samochodowego. Statystyka wskazuje, że motocykle stanowią około 1/3 kursujących samochodów. Na tej zasadzie przyjęta liczba 120 tysięcy motocykli w ciągu 20 lat nie wydaje się zbyt wygórowana dla powojennych warunków polskich.

Na zakres produkcji wpływa m. in. czas amortyzacji środków motorowych, który znowu jest uzależniony w naszych warunkach od stanu dróg. To też dla obliczenia produkcji przyjęto następujące okresy amortyzacji:

|               |        |               |                              |                                   |
|---------------|--------|---------------|------------------------------|-----------------------------------|
| dla samochodu | 5 lat, | dla motocykla | 3 lata — w I-ym pięcioleciu, |                                   |
| “             | “      | 7 lat,        | “                            | 4 lata, po 10 latach motoryzacji. |

Ponieważ należy się liczyć z całkowitą niemal dezorganizacją naszego życia gospodarczego przez okupantów, przeto uruchomienie zakładów przemysłowych będzie musiał poprzedzić przynajmniej 3-letni okres odbudowy, a rozpoczęcie produkcji i jej szczytowe osiągnięcia będą zależne od przyszłych warunków. W przewidywaniu tych warunków zakłada się taką możliwą alternatywę. Pierwsza myśl opiera się na możliwości otrzymania w drodze rewindykacji urządzeń produkcyjnych lub kredytów zagranicz-



nych, dla uruchomienia jednej wytwórni samochodów i jednej motocykli. Alternatywa przewiduje odszkodowania w postaci gotowego taboru w znacznej ilości na pokrycie potrzeb bieżących, podczas gdy własne wytwórnie będą powstawały zgodnie z ogólnym planem inwestycyjnym. Przyjmując 3-letni okres odbudowy, terminy rozpoczęcia produkcji i jej rozwój dla poszczególnych grup sprzętu motorowego w pierwszej wersji będą następujące (837):

| Rodzaj     | Uruchom.  | Szczyt produkcji rocznej |           |
|------------|-----------|--------------------------|-----------|
|            |           | ilość                    | termin    |
| Sam. cięż. | 1-szy rok | 27,500                   | 17-ty rok |
| Motocykle  | 4-ty "    | 30,000                   | 16-ty "   |
| Sam. osob. | 4-ty "    | 33,000                   | 19-ty "   |

W wypadku zastosowania drugiej wersji opóźnia się uruchomienie produkcji samochodów ciężarowych o 2 lata, a tempo rozwoju w oparciu o własne możliwości inwestycyjne będzie początkowo wolniejsze. Na ogół jednak w obu wypadkach zaznacza się silny wzrost produkcji samochodów osobowych po 15-tym roku motoryzacji. W 22-gim roku natężenie wytwórczości może osiągnąć liczbę 64 tys. sztuk.

Zgodnie z postulatem ograniczenia ilości typów przewiduje się ich 4, w kilku odmianach, jakie stanowią: 1) mały samochód osobowy o sile 30 KM., 2) średni samochód osobowy — 55 KM., 3) trzy odmiany samochodów ciężarowych o tonażu: 1,5, 3 i 5 ton, 4) 5-tonowy ciągnik drogowy, 5) mały autobus na około 27 osób, 6) duży autobus na 35 osób.

Wysokość zapotrzebowania może postawić produkcję wobec konieczności wariantowania jej natężenia. To też są brane pod uwagę dwa warianty o następujących możliwościach, zapewniających racjonalność produkcji (837).

|             | Roczna prod. ogólnie | Rodz. pojaz. mech. w ramach roczn. prod. |                  | Motocykle prod. |
|-------------|----------------------|--|------------------|-----------------|
|             |                      | rodz. sam. cięż.                         | rodz. sam. osob. |                 |
| I. wariant  | 60,000               | 27,000                                   | 33,000           | 30,000          |
| II. wariant | 91,500               | 27,500                                   | 64,000           | 30,000          |

Chociaż nie wyklucza się możliwości zapotrzebowania na inne typy, to jednak jego pokrywanie przez krajową wytwórczość nie mogłoby mieć miejsca bez zwichnięcia racjonalnych podstaw

planowego rozwoju motoryzacji. Jeżeliby zatem zachodziła usprawiedliwiona potrzeba dalszego zróżnicowania — da się ono zaspakajać, czy to przez import gotowego sprzętu, czy też przez montaż sprowadzanych części.

Powyższe ramy organizacyjne przemysłu samochodowo-motocyklowego, z pominięciem na razie strony finansowej, którą omawiamy osobno, należy jeszcze uzupełnić wskazaniem z zakresu polityki produkcyjnej.

Rzeczoznawcy zdają sobie sprawę z trudności, z którymi spotka się przemysł we wstępnym okresie powojennym. Brak dostatecznej ilości sił fachowych i doświadczonych w nowoczesnych metodach produkcji, przy jednoczesnej potrzebie skrócenia do koniecznego minimum czasu jej uruchomienia, na pewno nie pozwoliła na żmudne poszukiwania własnych wzorów konstrukcji. Dlatego też trzeba się będzie oprzeć początkowo na obcych wzorach, zakupując zagranicą licencje, pomimo świadomości ujemnych stron tego rodzaju polityki produkcji.

Jest rzeczą zrozumiałą, że ta konieczność wynikająca z przymusowej sytuacji nie może przerodzić się w stałą zasadę, że wybrana licencja musi odpowiadać ustalonym wymogom technicznym, jeżeli chcemy naprawdę postawić nasz przemysł motorowy na właściwym poziomie. Zresztą fachowa opinia podkreśla, że wystarczy nabycie licencji na jeden podstawowy typ np. 3-tonowego samochodu ciężarowego, który może posłużyć za wzór dla opracowania przez polskie biura konstrukcyjne wszelkich innych typów.

## 23. PRZEMYSŁ WSPÓŁPRACUJĄCY

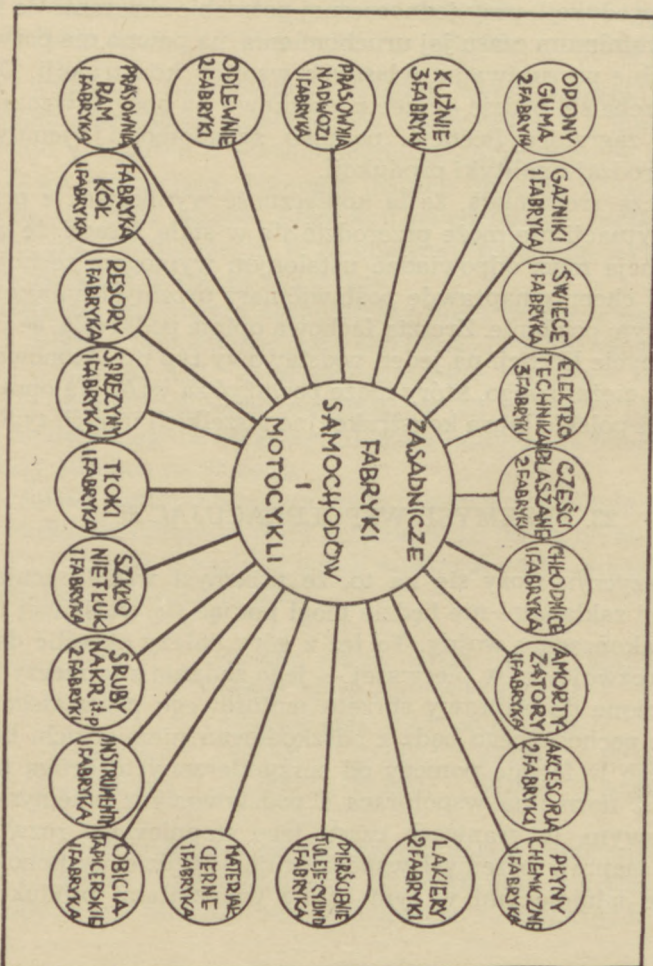
Wiele przyczyn złoży się na to, że przemysł współpracujący z głównymi zakładami nie będzie mógł podjąć się właściwej roli zaraz po zakończeniu wojny. To też z góry należy określić dwie jego fazy rozwojowe: w pierwszej — jego zadania siłą rzeczy będą ograniczone do naprawy sprzętu motorowego pozostałego w kraju oraz pochodzącego bądź z odszkodowań niemieckich, bądź otrzymanego w formie pomocy od sprzymierzonych; drugą fazę stanowi już normalna współpraca z podstawowym przemysłem samochodowym, w granicach czasu jego stopniowego rozwoju. W okresie napraw przemysł współpracujący będzie dysponował w zasadzie istniejącymi w tym czasie warsztatami produkcyjnymi.



W drugim okresie będą już powstawały nowe fabryki przemysłu współpracującego, obliczone na produkcję planowaną, wraz z równoległe rozwijającym się przemysłem głównym, podczas gdy zakłady o typie napraw obcego sprzętu z pierwszego okresu przejdą do zadań pomocniczych w produkcji samochodów krajowych.

Zróznicowanie zadań przemysłu współpracującego wytworzy trzy zasadnicze grupy wytwórni (849).

Pierwszą stanowić będą stosunkowo duże fabryki, całkowicie pochłonięte współpracą z głównymi zakładami (odkucia, odlewy).



TABLICA N° 4  
WSPÓŁPRACA FABRYK POMOCNICZYCH

Druga grupa obejmuje wytwórnie o zakresie częściowej współpracy (produkcja zespołów samochodowych), przy równoczesnym wykorzystaniu posiadanych urządzeń dla produkcji zbliżonej.

Do trzeciej grupy należałyby zakłady produkujące drobne części samochodowe, przy czym ich zakres wytwórczości pozwoli im na współpracę, zarówno z przemysłem samochodowym jak i z metalowo-przetwórczym.

Wobec niekorzystnego stanu, w jakim możemy zastać zakłady o typie przemysłu współpracującego po zakończeniu działań wojennych, musi on być otoczony opieką, ze względu na znaczenie pozycji startu do wstępnego okresu motoryzacji kraju.

Wyselekcjonowane w tym okresie wytwórnie, które będą odpowiadały wymaganiom produkcji, powinny być objęte ogólnym planem inwestycji przemysłowych bez względu na to, czy będą całkowicie pochłonięte przez współpracę z głównymi fabrykami samochodowymi, czy także wezmą udział i w innych działach produkcji. Tablica nr. 4 przedstawia współpracę fabryk pomocniczych w przemyśle samochodowym (918).

#### 24. ORGANIZACJA NAPRAW I OBSŁUGI

Krótkowzroczne i niebezpieczne byłyby założenia planu motoryzacji, odbudowy i rozbudowy przemysłu samochodowego, gdyby nie objęły zagadnienia napraw i obsługi sprzętu motorowego.

W pierwszym okresie powojennym położenie kraju można porównać z tym, w jakim się znalazła armia Rommel'a w północnej Afryce w okresie odwrotu (Libia, r. 1941/42), kiedy mógł on liczyć przede wszystkim na ten sprzęt pancerno-motorowy, który posiadał na miejscu, a to wobec wzrastających trudności zaopatrywania. Zaskoczeniem dla dowództwa brytyjskiego było, że stan posiadania przeciwnika w sprzęcie motorowym nie tylko nie okazał się tak katastrofalny, jakby na to wskazywały trudności zaopatrywania, lecz był nawet lepszy niż brytyjski, oczywiście w określonych granicach czasu dla tego porównania. Otóż cała tajemnica leżała w przemyślanym i niezwykle szybkim systemie napraw, zastosowanym przez wojsko niemieckie.

Ta analogia z polskimi warunkami powojennymi nie jest bynajmniej przesadna.

Własny ani obcy sprzęt motorowy nie będzie napływał do Polski strumieniami, a choćbyśmy otrzymali go w najlepszym



stanie nie przetrwa długo, jeżeli nie będzie należycie konserwowany, na czas i solidnie naprawiany. Stąd konieczność organizacji gęstej sieci dobrych i tanich warsztatów naprawczych, garaży i stacji obsługi, jako nieodzownego warunku rozumnie i gospodarnie pojętej motoryzacji właśnie w jej pierwszym okresie, kiedy będzie największe natężenie pracy pojazdów na wszystkich odcinkach gospodarstwa, jak rolnictwo, masowe roboty publiczne, wzmożony ruch ludności, rozproszanie zaopatrzenia itp.

Samo stwierdzenie wagi zagadnienia jednakże nie wystarcza. Trzeba realnie ocenić rzeczywistość. Nie są od niej dalecy ci, którzy twierdzą, że „zniszczenie wojną tak fachowego elementu jak i dóbr materialnych nie pozwala nam sądzić, że będziemy mogli powstanie organizacji napraw pozostawić inicjatywie jednostek i czasowi, a same naprawy przeprowadzać indywidualnie“ (848).

Aby podolać spodziewanym trudnościom wysuwa się postulat stworzenia racjonalnego systemu napraw, wymagającego specyficznej organizacji, obsługującej potrzeby zarówno cywilne jak i sił zbrojnych, systemu zresztą stosowanego na zachodzie. System ten obejmuje dwie grupy warsztatów. Do zakresu czynności jednej (niższej) kategorii, należą: wymiana całych zespołów oraz konserwacja, druga zaś, wyższego rzędu, jest zdolna naprawiać zespoły, wymieniać ich części i pracować fabryczną metodą serii.

Zaletą tego systemu jest możliwość posługiwania się robotnikami niewykwalifikowanymi, kontrolowanymi tylko przez siły fachowe.

Oczywiście, warunkiem wprowadzenia tej metody jest normalizacja akcesorii samochodowych, instalacji elektrycznych i własna produkcja części zapasowych, a ponadto zastosowanie najnowszych zdobyczy technicznych, które będą stanowiły o szybkości i taniości napraw.

Wyższym szczeblem napraw jest regeneracja sprzętu i dorabianie części.

Regeneracja polega na odbudowie zużytych części przy pomocy specjalnej techniki, na którą mogą sobie pozwolić warsztaty dobrze zaopatrzone i stojące na wysokim poziomie.

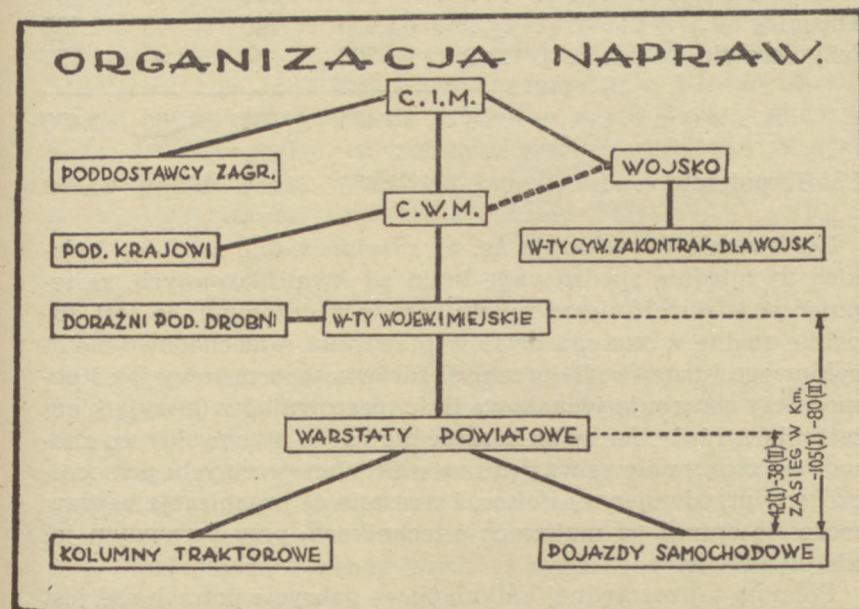
Organizacja napraw spełni swe zadanie, jeżeli będzie sprężysto kierowana i przeniknie głęboko w teren. Stąd wynika potrzeba jej powiązania, tak z ogólnym planem motoryzacji jak i z organami kierownictwa.

Zadaniem takiej instytucji z atrybutami władzy wykonawczej

byłaby organizacja i kontrola całokształtu zagadnień obsługi i napraw, a m. in. selekcja zakładów i mechaników samochodowych, odpowiadających wymaganiom technicznym i fachowym (wartość instalacji, doświadczenie). Sądzi się przy tym, że organizację napraw i obsługi można oprzeć na prywatnych przedsiębiorstwach garażowych, posiadających zdrowe podstawy gospodarcze, jednakże przy warunku powstania wspomnianej instytucji kierowniczej i centralnych warsztatów wyższego szczebla.

Projekt organizacji napraw ilustruje tablica Nr. 5 (918).

TABLICA №5.



## 25. PRZYGOTOWANIE FACHOWCÓW

Uruchomienie produkcji samochodowej i organizacja napraw w poprzednio określonych ramach jest m. in. zagadnieniem zasobów ludzkich. Wiemy skądinąd już dziś, że na odcinku średnich sił technicznych cały polski przemysł, a więc i samochodowy, stanie po wojnie wobec olbrzymich trudności.

Globalne potrzeby przemysłu samochodowego i napraw wyno-



szą około 72 tys. pracowników wszelkich kategorii, których rozdział na poszczególne działy obrazuje poniższe zestawienie (843):

|                                    | Przemysł<br>główny | Naprawy<br>pom. | Razem         |               |
|------------------------------------|--------------------|-----------------|---------------|---------------|
| Rzemieśl. kwalifik. . . . .        | 9.800              | 13.500          | 750           | 24.050        |
| Robotnicy przyuczeni . . . . .     | 13.400             | 12.150          | 13.800        | 39.350        |
| Ustawiacze i brygadziści . . . . . | 2.000              | 1.350           | 1.530         | 4.880         |
| <b>R a z e m . . . . .</b>         | <b>25.200</b>      | <b>27.000</b>   | <b>16.080</b> | <b>68.280</b> |
| Majstrowie . . . . .               | 332                | 340             | 15            | 687           |
| Técnicy . . . . .                  | 1.950              | 540             | 45            | 2.535         |
| Inżynierowie . . . . .             | 203                | 54              | —             | 257           |
| <b>R a z e m . . . . .</b>         | <b>2.485</b>       | <b>934</b>      | <b>60</b>     | <b>3.479</b>  |
| <b>Całość potrzeb . . . . .</b>    | <b>27.685</b>      | <b>27.934</b>   | <b>16.140</b> | <b>71.759</b> |

Zestawienie to wskazuje że: a) rozplanowanie zasobów ludzkich uwzględnia spodziewane braki sił kwalifikowanych, zastępując je w dużej mierze robotnikami przyuczonymi, co jest zupełnie realne w szeregu działów przemysłu samochodowo-motocyklowego i napraw; b) przemysł zarówno podstawowy jak i pomocniczy absorbują jednakowe ilości pracowników (z wyjątkiem techników i inżynierów na korzyść głównego przemysłu), co znowu jest zrozumiałe ze względu na niski stan przemysłu pomocniczego w przedwojennej Polsce, i wreszcie c) organizacja napraw może się oprzeć na majstrach i technikach, przy sprawnym jej kierownictwie.

Pomimo tej oszczędnej kalkulacji — pokrycie potrzeb nie jest do pomyslenia przez czerpanie z wolnego rynku pracy. Przemysł motoryzacyjny będzie musiał wrócić do metody jeszcze przed wojną stosowanej, przygotowując potrzebne mu kadry we własnym zakresie.

Rzemieślnicy będą zatem przygotowywani przez szkoły fabryczne, robotnicy półkwalifikowani — w ośrodkach krótkiego szkolenia, majstrowie i technicy spośród zdolniejszych rzemieślników — na kursach specjalnych.

Dla tych celów przewiduje się około 400 instruktorów i 200 techników oraz inżynierów, jako kadre szkolącą.

Jeżeli chodzi o metodę szkolenia zalecana jest zróżnicowana specjalizacja w wykonywaniu poszczególnych czynności lub zawodów (tokarz, frazer, kalkulator, technik ruchu itp.), a nie stwarzanie typów ogólnego przysposobienia (metalowiec, technik itp.). Zalecenie to, słuszne w stosunku do potrzeb pokrywanych przez przemysł we własnym zakresie, nie da się rozciągnąć na normalny system szkolenia długodystansowego, kiedy uczeń sam nie będzie w stanie zdecydować się na wybór specjalności, której zresztą szkoła zawodowa w swoim programie dać mu nie może.

Proces przygotowania fachowców dla pierwszego okresu produkcji, pomimo wysiłków usprawnienia i przyśpieszenia szkolenia stawia pod znakiem zapytania możliwość osiągnięcia tempa rozbudowy przemysłu, które przewiduje osiągnięcie pełnej produkcji w 8 roku, co z kolei wymaga uzyskania pełnego zatrudnienia, a więc przygotowania fachowców już w 7 roku realizacji planu. Istnieje pogląd, że trudności przygotowania potrzebnych sił mogą zmusić do zwolnienia tempa, a co za tym idzie do przesunięcia odnośnych terminów o 2 lata (843).

## 26. ZAPOTRZEBOWANIE SUROWCÓW I METALI

Przemysł samochodowy wymaga następujących surowców: rudy żelaza, manganu, aluminium, miedzi, antymonu, wolframu (tungsten), wanadu, kobaltu, molibdenu, niklu, cyny, cynku i ołowiu. Ponieważ większości spośród wymienionych surowców nie posiadamy w kraju, a posiadane są bądź w niewystarczającej ilości, nawet dla potrzeb wewnętrznej produkcji w rozmiarach przedwojennych, bądź też nieodpowiedniej jakości, przeto będą one nadal stanowiły przedmiot importu.

Najważniejszą pozycją wwozu są rudy żelaza dla wytwarzania stali. Okolicznością sprzyjającą tej produkcji jest posiadanie bogatych złóż węgla i zdolność produkcyjna polskiego hutnictwa do pokrycia przyszłych zwiększonych potrzeb, przy zapewnionych dostawach rudy.

Poniżej przytaczamy zestawienie ogólnych potrzeb polskiego przemysłu motoryzacyjnego w zakresie metali.

Zestawienie to uwzględnia dwa warianty potrzeb, dostosowane do przewidywanych możliwości produkcyjnych kraju (839).



|                               | Wariant I         | Wariant II         |
|-------------------------------|-------------------|--------------------|
| Stale konstrukcyjne . . . . . | 91.000 ton roczn. | 138.000 ton roczn. |
| Żeliwo . . . . .              | 14.100 „ „        | 21.300 „ „         |
| Staliwo . . . . .             | 100 „ „           | 120 „ „            |
| Stopy lekkie . . . . .        | 660 „ „           | 1.000 „ „          |
| Stopy kolorowe . . . . .      | 250 „ „           | 370 „ „            |
| Stopy łożyskowe . . . . .     | 250 „ „           | 370 „ „            |

Zaznaczyć tu należy, że pokrycie potrzeb zwiększonych, które są zawarte w wariantcie II, odpowiada całkowicie naszym możliwościom produkcyjnym stali i stopów. Trudności są spodziewane jednakże w wytwórczości odkówek stalowych i kolorowych, wobec czego zajdzie konieczność znacznej rozbudowy kuźni, które w stanie przedwojennym zaledwie mogły wystarczyć.

## 27. ROZMIESZCZENIE ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH

Rozmieszczenie przemysłu samochodowego nie stanowi odrębnego zagadnienia; musi ono być rozwiązywane w ramach ogólnego planu, tak od strony gospodarczej jak i bezpieczeństwa wojennego.

Aczkolwiek zasadniczym surowcem w produkcji samochodów i motocykli jest stal (około 2 ton wraz z żeliwem na 1 samochód), to jednak rozmieszczenie fabryk samochodowych nie jest uzależnione od miejsca jej wytwarzania, ani od wielkich szlaków komunikacyjnych.

Przemysł ten jest natomiast zainteresowany bezpośrednio w samym istnieniu kuźni, walcowni blachy karoseryjnej, odlewni żeliwa, stanowiących podstawę produkcji pojazdów mechanicznych, a których brak był jednym z hamulców tej gałęzi wytwórczości przed wojną. Ta właśnie grupa urządzeń specjalnych znajduje się w pewnej wzajemnej zależności z punktu widzenia dyslokacji, a zwłaszcza jest związana z hutami stalowymi, których kluczowe znaczenie wskazuje na konieczność ich rozmieszczenia w środku kraju.

## 28. KOSZTY INWESTYCJI

W ramach planu gospodarczego, realizowanego na przestrzeni około 25 lat, suma ogólnych inwestycji jest przewidywana na 100 miliardów złotych, z których 6% przeznaczają się na przemysł metalowo-przetwórczy. Ponieważ przemysł samochodowy należy do tej gałęzi wytwórczości, przypadnie na nią około 480 milionów

zł, czyli 8% od 6 miliardów, przeznaczonych na inwestycje przemysłowe. Sam przemysł samochodowo-motocyklowy w granicach powyższej sumy będzie wymagał, zależnie od możliwej do przyjęcia alternatywy: w pierwszych 5 latach wykonania planu — od 55,5 milionów do 81,6 milionów złotych, w drugim pięcioleciu od 73,3 do 74,6 milionów złotych.

Budowa zakładów przemysłu samochodowego bynajmniej nie wyczerpuje zakresu inwestycji w problemie motoryzacji; przeciwnie wymaga najmniejszych wkładów w stosunku do ogółu związanych z nią potrzeb.

Na potrzeby te składają się ponadto: rozbudowa sieci drogowej, dostosowanej do ruchu samochodowego, i budownictwa, związanych ściśle z rozwojem motoryzacji. Jeżeli koszt budowy dróg określimy wielkością A, koszt taboru samochodowego — przez B, a inwestycje budowlane przez C, to stosunek A:B:C wyrazi się w przybliżeniu jak 20:3:1.

Do zakresu budownictwa dla celów motoryzacji należą: budynki i roboty budowlane na rzecz przemysłu samochodowego i z nim współpracującego przemysłu pomocniczego, warsztaty naprawcze, garaże, pompy, stacje postojowe, składy towarowe i biura transportowe (847).

Już w poprzednich uwagach o przemyśle samochodowym została określona wielkość związanych z nim inwestycji, wśród których znajdują zaspokojenie również potrzeby budownictwa, którego koszt w ramach całego dwudziestoletniego planu przyjęto na 80 milionów złotych, przy przeciętnej 20 milionów złotych na 1 zakład przemysłowy.

Wobec braku dostatecznych elementów dla określenia wielkości przemysłu pomocniczego, jego potrzeby budowlane zostały uwzględnione w wysokości odpowiadającej głównemu przemysłowi samochodowemu, tj. 80 milionów złotych. Plan przewiduje powstanie: 3 wielkich warsztatów centralnych, o kubaturze 20 tys. metrów sześć. każdy, 111 dużych warsztatów (10 tys. metrów sześć.), 407 średnich warsztatów (3 tys. m sześć.) i 1332 stacji obsługi (1200 m sześć.). Ogólny koszt budowy (przy cenie jednostkowej 30 zł za 1 m sześć. dla warsztatów i 47 zł dla stacji obsługi) — łącznie ze wszystkimi instalacjami wyniesie 120 milionów złotych.

Potrzeby garażowe są w zasadzie odpowiednikiem ilości pojazdów mechanicznych. Jednakże, im więcej samochodów jest w ruchu, tym bardziej rosną potrzeby garażowania poza stałymi



stoiskami. Wyrazem tych potrzeb będzie współczynnik odpowiadający natężeniu eksploatacji poszczególnych typów pojazdów przy określonej ich ilości.

Przy zastosowaniu tych różnych współczynników do przewidywanego w planie stopnia nasycenia: autobusów 15 tys.  $\times$  1,05, ciężarowych samochodów 150 tys.  $\times$  1,5 i osobowych około 200 tys.  $\times$  1,5 — otrzymamy około 460 tys. potrzebnych miejsc w garażach. Przy rozpiętości kosztów budowy od 600 zł do 4 tysięcy zł, jako średnią na 1 miejsce garażowe przyjęto 1600 zł, co w sumie daje 736 milionów złotych dla 460 tys. miejsc — i to przy zastosowaniu wszelkich możliwych i dopuszczalnych uproszczeń i ułatwień w tym typie budowli.

Ilość pomp benzynowych powinna być dostosowana do zamierzonego zagęszczenia dróg. Dla 100 tys. km dróg samochodowych potrzeba 2500 pomp, rozmieszczonych co 20 km, a obsługujących każde skrzyżowanie dróg.

Koszt budowy jednej pompy z całkowitą instalacją (zbiornik, kanalizacja itp.) kalkuluje się na 20 tys. złotych, a zatem całość oblicza się na 50 milionów złotych.

Fachowcy wysuwają ponadto postulat budowy stacji postojowych dla większych skupień pojazdów mechanicznych; 300 takich stacji na 100 stanowisk każda będzie kosztowało 12 milionów złotych, licząc po 40 tys. zł za jedną.

Przedsiębiorstwa organizowane dla celów transportu samochodowego wymagają składów, biur, instalacji przeładunkowych itp. Jeżeli w okresie rozwoju motoryzacji powstanie 100 takich przedsiębiorstw, koszt robót budowlanych każdego z nich oblicza się w przybliżeniu na 200 tys. zł, co dla całości wyniesie około 20 milionów zł.

Z zestawienia wszystkich inwestycji otrzymamy ogólny koszt budownictwa, które ma stanowić o postępie motoryzacji kraju (847):

|                                  |     |          |         |
|----------------------------------|-----|----------|---------|
| Wytwórnice samochodowe . . . . . | 80  | milionów | złotych |
| Przemysł pomocniczy . . . . .    | 80  | „        | „       |
| Warsztaty naprawcze . . . . .    | 120 | „        | „       |
| Garaże . . . . .                 | 736 | „        | „       |
| Pompy . . . . .                  | 50  | „        | „       |
| Stacje postojowe . . . . .       | 12  | „        | „       |
| Składy towarowe . . . . .        | 20  | „        | „       |

O g ó ł e m . . . . . 1.098 milionów złotych

Ponieważ celem tego zestawienia jest unaocznienie wielkości całokształtu potrzeb budowlanych, nie należy ulegać sugestii wy prowadzonej sumy końcowej, w której mieszczą się koszty przewidziane już w innych działach planu gospodarczego. I tak: koszty budowlane przemysłu samochodowego (głównego, pomocniczego i warsztatów) w sumie około 300 milionów złotych, zostały uwzględnione w granicach inwestycji przemysłowych; pozycja przewidziana na budowę garaży może być zmniejszona o 100 milionów zł, obciążających koszty budownictwa mieszkaniowego; budowa pomp, stacji postojowych i składów towarowych znajdzie częściowe pokrycie w sumach inwestowanych w rozbudowę miast.

Jaki nie byłby jednak podział tej sumy globalnej, jej wielkość jest dobitnym wyrazem potrzeb, choćby w toku ich realizacji zaszły zmiany, jak to dopuszczają fachowcy, w granicach 10 do 15%.

Całość zagadnienia budownictwa dla potrzeb motoryzacji, jako ściśle związana z rozwojem przemysłu, z rozbudową miast i osiedli, wskazuje na konieczność synchronizacji w czasie i przestrzeni niektórych poszczególnych odcinków, w ramach kierowanej gospodarki.

## ROZDZIAŁ V

### PRZEMYSŁ LOTNICZY

- Treść: 29. Czynniki produkcji.  
 30. Zadania i zasady produkcji lotniczej.  
 31. Organizacja produkcji lotniczej.  
 32. Przeszłość i przyszłość polskiego przemysłu lotniczego.

#### 29. CZYNNIKI PRODUKCJI

Z poprzednich rozważań wiemy, że produkcja przemysłowa opiera się na następujących elementach: środki finansowe, personel kwalifikowany, surowce lub półfabrykaty, urządzenia produkcyjne (budynki, maszyny i narzędzia, siła napędowa itd.), instytucje naukowo-badawcze i studia fabryczne.



Celem zorientowania w wielkości potrzeb finansowych warto przytoczyć kilka danych w odniesieniu do kosztów produkcji lotniczej (870). Koszt całkowity fabryki płatowców, w przeliczeniu na 1 pracownika wynosi 4.500 zł, zaś fabryki silników — 8.500 zł.

Na koszt samolotu i silnika wpływa wysokość zamówienia i ceny stali konstrukcyjnych oraz narzędziowych.

Ze względu na małą ilość zamówień np. na stale konstrukcyjne — ich cena w polskich zakładach lotniczych kalkulowała się dwukrotnie wyżej niż na zachodzie, i dlatego silnik wykonany w kraju (np. Pegaz XX) kosztował 80 tys. zł, podczas gdy francuski o większej mocy (np. Gnome Rhone) — tylko 40 tys. zł.

Średni koszt samolotu z 50% zapasem silników i śmigieł, lecz bez uzbrojenia, oblicza się na 158.000 zł. Jest to cena kalkulacyjna, przyjęta za podstawę programu rozbudowy polskiego przemysłu lotniczego po wojnie.

Jeżeli chodzi o zaopatrzenie w maszyny, to w przemyśle lotniczym 1 obrabiarka wypada: w fabryce płatowców — na 18 ludzi, w fabryce silników — na 4 ludzi, a w fabryce śmigieł — na 3 ludzi, przy czym średni koszt obrabiarki wraz z wyposażeniem (narzędzia, urządzenia) wynosi 20 tys. złotych.

Czołowe miejsce wśród czynników warunkujących rozwój przemysłu lotniczego w Polsce zajmie zagadnienie personelu kwalifikowanego. Jeżeli już w warunkach przedwojennych stanowiło ono jedną z największych naszych trudności, to tym bardziej zaciąży na przyszłych możliwościach rozwojowych, zwłaszcza w pierwszym okresie odbudowy. Skoro się zważy, że wykształcenie kwalifikowanego rzemieślnika i technika trwa 5 lat, a inżyniera na stanowisku kierowniczym — około 10 lat (łącznie z praktyką), podczas kiedy w przemyśle lotniczym kwalifikowany personel techniczny stanowi 73% ogółu zatrudnionych w nim pracowników, a tylko 27% nie wymaga wykształcenia technicznego — łatwo uzmysłwić sobie ciężar gatunkowy tego problemu.

Ponieważ „całkowity okres rozbudowy przemysłu, od momentu rozpoczęcia robót budowlanych aż do chwili otrzymania pełnej produkcji, zamyka się w czasie lat pięciu“ (869) — przeto już w tym okresie początkowym zajdzie konieczność wprowadzenia do istniejących wówczas fabryk możliwie dużych ilości praktykantów, dla ich przygotowania na następny okres, w którym fabryki będą pracowały z pełną wydajnością.

Proces narastania sił pracowniczych i rola pozostałych czynników wytwórczości lotniczej zostaną uwzględnione w dalszych

uwagach poświęconych programowi powojennej rozbudowy. W tym miejscu pragniemy tylko uwypuklić znaczenie instytucji naukowo-badawczych dla wytwórczości lotniczej.

Decyzja oparcia każdego przemysłu, a zwłaszcza lotniczego, na krajowych zasobach i siłach, pociąga za sobą konieczność zapewnienia rozwoju rodzimej twórczości technicznej.

Niezależnie od doniosłej roli należyce postawionego szkolnictwa technicznego dla całego przemysłu krajowego — na poziomie produkcji lotniczej mają decydujący wpływ instytucje naukowo-badawcze, doświadczalne i konstrukcyjne.

Rolę tę miały spełniać w Polsce Instytut Aerodynamiczny i Instytut Badań Technicznych Lotnictwa (ITL) z jego przybudówkami doświadczalnymi. O ile jednak te instytucje oddały polskiemu przemysłowi lotniczemu duże usługi w zakresie praktycznej pomocy, to na polu samodzielnych poszukiwań i rozwiązań naukowo-badawczych nie zdołały one sprostać tej roli, do której były przeznaczone. Przerost zadań o charakterze użytkowym na rzecz przemysłu i obarczenie przez władze wojskowe zadaniami kontroli tegoż przemysłu, odbiorem sprzętu i orzecznictwem — pozostawiało zbyt skromny margines możliwości śledzenia i uczestniczenia w szybkim rozwoju nowoczesnej techniki lotniczej. ITL współpracował z dyonem doświadczalnym, którego zadaniem było badanie prototypów w warunkach zbliżonych do rzeczywistości bojowej. Przy tym właśnie dyonie stworzono później dział użytkowy, który w znacznej mierze odciążał obie instytucje badawczo-doświadczalne.

W zakres prac ITL wchodziły: 1) opracowania elementów decyzji dowódcy lotnictwa, jak warunki techniczne sprzętu, instrukcje i wydawnictwa techniczne odnośnie użytkowania i konserwacji sprzętu itp.; 2) kwalifikowanie i orzecznictwo sprzętu; 3) współpraca z przemysłem, badanie nowego sprzętu, tworzyw, surowców, półfabrykatów, wskazywanie nowych dróg przemysłowi; 4) prace naukowo-badawcze nad płatowcami, silnikami, paliwem, masami plastycznymi itd.; 5) współpraca z instytutami aerodynamicznym, techniki szybownictwa, metalurgii, metaloznawstwa i z innymi a wreszcie 6) prace zlecone.

Brak dostatecznego rozgraniczenia kompetencji między ITL i jednostką doświadczalną odbijał się na pracy obu tych instytucji, nie mniej jednak ich sprawność wzrastała z roku na rok. Z doświadczeń przeszłości trzeba wyciągnąć odpowiednie wskazania. Zarówno Instytut Aerodynamiczny jak i ITL lub Instytut



Samolotowy oczekują na swój okres odbudowy i rozwoju. Rozwój ten powinien pójść w kierunku naukowo-badawczym, co będzie możliwe pod warunkiem odciążenia od funkcji administracyjno-nadzorczych i uwolnienia od krępujących pracą naukową przepisów formalnych.

Słuszny wydaje się pogląd, że obie te instytucje o charakterze central, w których miałyby się skupiać wszystkie prace nad naukowym rozwojem lotnictwa, powinny całkowicie zaspakajać przyszłe jego potrzeby, pomimo „niebezpieczeństwa wpadnięcia w rutynę, jakie przedstawia ten system centralizacji“ (870).

Przemawia za nim wzgląd na zaoszczędzenie zbędnych wysiłków poszukiwania tych samych rozwiązań tymi samymi metodami przez kilka równocześnie placówek, na co nie będzie ani dostatecznych środków, ani też sił naukowych, wytrzebionych w toku tej wojny.

Niebezpieczeństwu zrutynizowania polskiej myśli lotniczej można zapobiec przez dostateczną rozbudowę biur konstrukcyjnych i warsztatów doświadczalnych, traktowanych jako studia techniczne przy każdej fabryce lotniczej — gdyby nie te same trudności, które występują przy tworzeniu centralnych instytucji naukowo-badawczych (brak sił naukowych). Istniejące przed wojną fabryczne biura konstrukcyjne i warsztaty doświadczalne cierpiały na te same niedomagania co ITL.

„Jako zasadniczy błąd należy uważać, że biura te i warsztaty prawie wyłącznie pracowały dla zapewnienia pracy fabryce seryjnej, z pominięciem twórczości konstrukcyjnej obliczonej na dalszą metę, stając się przeto częściowo biurem przygotowawczym, czy fabrykacji i warsztatem pomocniczym dla serii“, co powodowało spadek wartości myśli konstrukcyjnej (870).

Aby zapobiec tym brakom i w przewidywaniu trudności w obsłudze potrzeb wszystkich fabryk lotniczych sugeruje się ograniczenie ich liczby do kilku studiów, których praca byłaby skoordynowana.

### 30. ZADANIA I ZASADY PRODUKCJI LOTNICZEJ

Zadaniem przemysłu lotniczego jest pokrywanie potrzeb lotnictwa wojskowego, komunikacyjno-transportowego i sportowego.

Potrzeby te są różne w czasie pokoju i wojny, tak pod względem ilości jak i jakości sprzętu.

O wielkości produkcji pokojowej sprzętu wojskowego decydują potrzeby wojenne.

W odniesieniu do ilości taboru powietrznego, dla celów komunikacji i transportów oraz sprzętu sportowego, miernikiem potrzeb będą: kierunek rozbudowy lotnictwa wojskowego (niezależny lub równoległy, w oparciu o komunikacyjne) warunki międzynarodowe i krajowe rozbudowy sieci komunikacji powietrznej, intensywność szkolenia rezerw lotniczych i stopa życiowa ludności.

Zadaniem przemysłu lotniczego w czasie wojny jest produkcja na pokrycie strat niepowrotnych w sprzęcie wojskowym i transportowym oraz części zapasowych do uzupełniania strat powrotnych.

Zadania w zakresie jakości w stosunku do sprzętu, przede wszystkim wojskowego, będą natury ogólnej i wyczynowej.

Wymagania ogólne stawiane konstruktorowi mogą być następujące:

- a) łatwość i prostota budowy sprzętu,
- b) łatwość obsługi w powietrzu i na ziemi,
- c) ułatwienie kontroli utrzymania samolotu przez obsługę, przy sprowadzaniu jej do koniecznego minimum,
- d) możliwość osiągania lepszych wyczynów bez utraty innych właściwości, np. przy relacji: szybkość wznoszenia się a szybkość lądowania.

W zakresie wyczynowym są dalsze możliwości udoskonaleń konstrukcyjnych dla: zwiększenia zasięgu, szybkości poziomej i szybkości wznoszenia się — przy zastosowaniu postępu w technologii materiałów i w paliwie, tak co do jego ilości jak i jakości.

Głównym jednak czynnikiem decydującym o wyczynach będzie postęp w budowie silników, który idzie w kierunku zwiększenia mocy przy zmniejszeniu ciężaru na jej jednostkę, oraz zachowania mocy mimo zwiększonej wysokości.

Zadania przemysłu lotniczego, zarówno ilościowe jak i jakościowe, muszą być wykonywane przy respektowaniu następujących zasad: ciągłość produkcji, zgranie produkcji silników z produkcją płatowców, właściwe metody modernizacji typów, szybkość mobilizacji produkcji.

Zasada ciągłości produkcji polega na tym, że wszystkie typy aktualnych samolotów, będących na wyposażeniu jednostek lotniczych, są stale w produkcji, z gotowością do przejścia na produkcję wojenną. Przerywanie produkcji jednego typu po wy-



puszczeniu pewnej ilości i przerzucanie się do innego typu, aby po pewnym czasie powrócić do przerwanej fabrykacji poprzedniego — jest nie tylko sprzeczne z powyższą zasadą, ale i ze wszech miar szkodliwe tak pod względem finansowym, organizacyjnym, jak i z punktu widzenia procesu racjonalizacji produkcji. Każda bowiem przerwa pociąga za sobą usuwanie jednych urządzeń, instalowanie innych, zamawianie surowców, półfabrykatów, co zatrzymuje tok pracy na kilkanaście miesięcy.

Zgranie produkcji silników z produkcją samolotów polega na równoległej ich budowie; konieczność prac nad doskonaleniem silników wymaga nawet pewnego przyspieszenia w stosunku do płatowców. Metoda modernizacji samolotów jest jednym z warunków planowej produkcji pokojowej. Ta metoda polega na ustaleniu ilości samolotów na wyposażenie jednostek lotniczych i norm zużycia sprzętu w służbie pokojowej. Ilość samolotów stanowiących wyposażenie oddziałów jest wyrazem kompromisu między wymogami obrony kraju a możliwościami finansowymi i przepustowością przemysłu lotniczego. O ile pierwsza część zagadnień leży w zakresie organizacji obrony państwa — druga dotyczy strony technicznej produkcji. Każde żądanie zwiększenia ilości samolotów na wyposażenie jednostek bojowych musi być zgłoszone tak wcześnie, aby umożliwiło wytwórniom i zakładom naprawczym poczynienie koniecznych przygotowań. Szybki postęp w technice lotniczej przyczynia się do skrócenia czasu służby samolotów — przeciętnie do 3 lat. Dany typ przestaje być aktualny, gdy wytwórnia przeszła na produkcję nowego. Ponieważ przygotowanie poszczególnych serii trwa około 2 lat, a wprowadzenie nowego typu może spowodować nieprzydatność niektórych surowców i półfabrykatów — przeto należy się liczyć z mniej więcej trzyletnimi okresami produkcji. Przy tak krótkiej normie zużycia, co za sobą pociąga szybkie zmiany serii — ich wielkość musi być odpowiednio zmniejszona.

Szybkość mobilizacji produkcji może być zapewniona przez zgromadzenie w wytwórniach stale odnawianego zapasu surowców i półfabrykatów, oraz jest uzależniona od przygotowania rezerw fachowców. Konieczność zapewnienia szybkiego przejścia produkcji pokojowej na wojenną wymaga zachowania jej ciągłości. Tym samym w okresie pokojowym wytwórnie mogą być wykorzystane zaledwie w  $\frac{1}{3}$  ich wydajności, czyli 2 dni w tygodniu, podczas gdy ich wydajność w czasie wojny musi być zwiększona więcej niż dziesięciokrotnie, jeżeli ma pokryć mie-

sięcznie 35% niepowrotnych strat wojennych w sprzęcie. Powstaje zatem trudny do rozwiązania problem zatrudnienia robotników inną pracą przez pozostałe 4 dni w tygodniu.

### 31. ORGANIZACJA PRODUKCJI LOTNICZEJ

Przytoczone wyżej zadania i zasady produkcji stanowią punkt wyjścia dla jej organizacji pokojowej.

Do zakresu organizacji wchodzi zagadnienia: rola podstawowego i pomocniczego przemysłu lotniczego, specjalizacja wytwórni i podział procesu fabrykacji, licencje, prototypy, rozmieszczenie wytwórni w terenie.

Punktem wyjścia dla rozważań nad organizacją produkcji jest uświadomienie sobie roli i charakteru nowoczesnej wytwórni lotniczej.

„Wytwórnia lotnicza nie może być zbyt duża. Wtedy bowiem jest „ciężka w prowadzeniu“. Powstają trudności transportu i mieszkań dla personelu“, a „w czasie wojny... przedstawia cel trudny do maskowania. Niektórzy autorzy niemieccy określali najlepszą wielkość jednostkowej wytwórni płatowców jako rządu — 1500 robotników“ (275). To jest jeden z przyczynków do określenia charakteru wytwórni. Drugi — to fakt, że nawet wielkie wytwórnie nigdy nie były samowystarczalne i musiały korzystać z poddostawców i z przemysłu pomocniczego. Wreszcie dochodzą względy bezpieczeństwa przeciwlotniczego, domagające się rozproszenia zakładów.

Czynniki te sprawiają, że nowoczesne wytwórnie sprowadza się raczej do roli wielkich montowni, podczas gdy części składowe są wyrabiane w szeregu innych fabryk.

„Przemysł lotniczy ma naturalne warunki rozwoju, gdy znajduje oparcie w innych... gałęziach przemysłu, a w szczególności hutniczo-metalowym i elektrotechnicznym“ (286). Najważniejszym działem w przemyśle pomocniczym jest wytwarzanie maszyn i narzędzi.

Kluczowe znaczenie tego przemysłu podkreśla fakt, że nawet Stany Zjednoczone, które w tej dziedzinie zajmują pierwsze miejsce w świecie, odczuwają poważne w nim trudności, uważając go za „wąskie miejsce“ swej olbrzymiej produkcji.

Do takich „wąskich miejsc“ zalicza się także fabrykacja śmigieł. Rozwój tego przemysłu ze względu na rodzaj pracy musi być



bardzo powolny, albowiem stawia wysokie wymagania wyszkoleniu personelu i wymaga dużej obróbki ręcznej.

Podział procesu wytwórczości wynika także z potrzeby specjalizacji, ze względu na wymogi modernizacji zaopatrzenia. Przy założeniu, że aktualność samolotu trwa około 3 lat, w tym okresie należy wyprodukować taką ilość samolotów, jaka ma być wprowadzona na wyposażenie lotnictwa. Z chwilą wyjścia pierwszych samolotów seryjnych wytwórnie muszą przystąpić do prac konstrukcyjnych nad nowym ewolucyjnie typem, podczas gdy w jednostkach lotniczych odbywa się ustalony proces przesuwania sprzętu, w miarę napływu nowych samolotów do linii. Należy tu podkreślić konieczność przewidującego planowania w zaopatrywaniu w nowy sprzęt oraz wczesnego zgłaszania potrzeb, ponieważ każde żądanie zwiększenia ilości samolotów na wyposażenie jednostek bojowych wymaga uprzedniego przygotowania zakładów przemysłowych i warsztatów naprawczych, każdy bowiem samolot nowy w linii — to sprawa kilkudziesięciu robotników wykwalifikowanych.

Przyjmując zasadę, że prace konstrukcyjne nad nowym typem ewolucyjnym mogą obejmować tylko typ, który przeżył zwycięsko próbę życia i wymaga jedynie ulepszeń — musimy przyjść do wniosku, że mogą one być skuteczne i celowe tylko w wytwórniach wyspecjalizowanych w produkcji nielicznych typów bojowych. Powstawanie bowiem nowych typów muszą poprzedzać gruntowne studia i próby i dopiero uzyskanie dobrych wyników upoważnia do seryjnej produkcji.

W tym miejscu chcemy zwrócić uwagę na dwa zagadnienia: licencji i budowy prototypów.

*Licencje.* W polskich sferach fachowców lotniczych jest dość ugruntowana opinia, że niewłaściwa gospodarka licencjami przyczyniła się w dużym stopniu do opóźnienia produkcji silników w kraju, co z kolei musiało się odbić na zmniejszeniu ogólnej wydajności zaopatrzenia lotnictwa.

„Licencje opłaca się kupować tylko w dwóch wypadkach: 1) gdy się nie czuje na siłach „odrobić“ dany przedmiot (w kraju), 2) gdy zależy na szybkim uruchomieniu masowej produkcji“ (275).

Jeżeli chodzi o pierwszy wypadek, to wprawdzie mieliśmy kilka dobrze zapowiadających się silników własnej konstrukcji — niemniej była to najslabsza strona naszych konstrukcyj lotniczych. W drugim wypadku możliwość masowej produkcji daje tylko taka licencja, która już przed jej zakupieniem zdała egzamin.

Tymczasem okazało się, że „zakupiona przez nas licencja silników Pegaz II i VIII była bezwartościowa, bo silnik ten nie był seryjnie robiony w Anglii, więc doświadczenia fabrykacji... musieliśmy odczuć na własnej skórze“ i kieszeni (275). Nie będzie to pociechą, ale warto zaznaczyć, że tego rodzaju trudności były udziałem nie tylko młodego polskiego przemysłu, bowiem przeżywał je także bogaty w doświadczenia przemysł angielski i to w znacznie niebezpieczniejszym okresie — bo w toku produkcji wojennej. Przytoczymy tu przykład z innej wprawdzie dziedziny wytwórczości, niemniej jednak pouczający. Oto „jeden z typów czołgów nie mógł wyjść masowo, bo w czasie fabrykacji dano mu około 5000 modyfikacji“ (275).

Przykład ten wskazuje na niebezpieczeństwo posiłkowania się licencjami na niewypróbowany w seryjnej produkcji sprzęt, co nieuchronnie prowadzi do opóźnień w masowej jego produkcji, które w polskich doświadczeniach wyraziły się przeszło trzyletnią stratą czasu, wskutek niewolniczego trzymania się obcych licencji, a w rezultacie czego całe lotnictwo polskie używało obcych silników.

*Prototypy.* Polityka pierwowzorów jest pochodną doktryny lotniczej. Jeżeli dane państwo przyjmuje za podstawę swych zamierzeń wojennych doktrynę zaczepną — musi położyć nacisk na rozbudowę lotnictwa bombowego; doktryna obrony wykreśla natomiast kierunki rozwojowe lotnictwa myśliwskiego.

Nie znaczy to, że założenia doktryny wojennej są niezmiennie. Chodzi jedynie o podkreślenie, że raz nadany przez nią kierunek uzbrojenia nie może być zmieniany z roku na rok, gdyż każda zmiana pociąga za sobą konieczność przestawienia zarówno zamierzeń konstrukcyjnych, jak i urządzeń wytwórczych, wraz ze wszystkimi tego następstwami, począwszy od gromadzenia właściwych surowców, poprzez narzędzia — aż do kadry technicznej włącznie.

W Polsce dość późno uświadomiono sobie wagę tego zagadnienia, bo dopiero w drugiej połowie ostatniego dziesiątka lat poprzedzającego wojnę, a więc wtedy, gdy groźba jej wybuchu przybrała konkretny wyraz.

Otóż, kiedy w 1937 r. przyjęto doktrynę obronną dla wojny powietrznej, zostały równocześnie ustalone tezy w zakresie polityki pierwowzorów, które dadzą się ująć w następujących liniach:

a) Polityka prototypów jest zależna od samej produkcji, ale kierowanie nią należy do organów poza wytwórniami. b) Istnie-



je konieczność ścisłej współpracy między czynnikami decydującymi o budowie jakiegoś prototypu a wykonawcami. Obok elementu decyzji musi istnieć organ doradczy, obejmujący czynniki techniczny (tak praktyczny jak i naukowy) i wojskowo-taktyczny. W dyspozycji organu decydującego musi znajdować się organ kierujący realizacją polityki prototypów, stawiający konkretne zadania dla biur konstrukcyjnych. c) Należy dążyć do budowy kilku naraz pierwowzorów jednego typu, wykorzystując obce wzory w celu przyspieszenia serii. d) Wskazana jest specjalizacja poszczególnych wytwórni w budowie określonych typów.

Pomijając okoliczność, że przytoczone tezy nie mogły być urzeczywistnione w pełni, ponieważ wymagały szeregu zmian we wszystkich niemal dziedzinach, tak w sferze kierowniczej jak i wykonawczej, co tylko w ograniczonej mierze zostało lub mogło być wykonane ze względu na rozwój wypadków — same wytyczne budziły już wówczas pewne zastrzeżenia i będą wymagały rewizji na tle przyszłej polskiej rzeczywistości.

Kwestionowana jest celowość, a nawet możliwość wykorzystywania obcych pierwowzorów oraz budowa równoległa kilku własnych. Wysuwa się argumenty, że żadne państwo nie odstąpi najnowszego prototypu, a zakupywanie starszego jest niecelowe, tak ze względu na koszt jak i czas wejścia jego do produkcji. Przy budowie kilku prototypów, przy częściowym oparciu ich na obcych wzorach, znowu trzeba się liczyć z tym, że zanim zostanie wyselekcjonowany najlepszy spośród będących w próbach — zjawią się jeszcze lepszy, przekreślając wysiłek kilku lat.

Wydaje się jednak, że obawy te są zbyt przesadne, albowiem licencje nie wykluczają rodzimej twórczości, jeżeli nas na nią stać. Skoro istniała dość uzasadniona opinia, że polski przemysł lotniczy dysponował pewną ilością zdolnych konstruktorów, skoro potrafiliśmy się zdobyć na kilka udanych typów — przeto należałoby tylko stworzyć dla własnej twórczości odpowiednie warunki. Jest to zatem zagadnienie doboru właściwych ludzi i organizacji. Co się zaś tyczy licencji, to zrozumiałą jest rzeczą, że będą one celowe, jeżeli odpowiedzą omówionym już poprzednio warunkom. Najlepsze bowiem wzory źle skopiowane, a w lotnictwie specjalnie: zbyt długo kopiowane — tracą wartość nie z winy pierwowzoru, lecz z winy wykonawców. Pogoń za przesadną doskonałością kończy się najczęściej jej dezaktualizacją. Trudno odmówić słuszności dość rozpowszechnionej, choć nie zawsze niezainteresowanej opinii (i to nie tylko w produkcji lotni-

czej), że rygorystyczne warunki techniczne poważnie przyczyniły się do zwolnienia tempa zaopatrywania naszych sił zbrojnych w sprzęt, którego usterki mogły być usuwane w toku fabrykacji.

Przykład Rosji, mimo specyficznych warunków rozwoju jej przemysłu, może posłużyć jako dowód, że mądrze zażębiona gospodarka licencjami z intensywnie popieraną twórczością krajową daje wyniki nie do pogardzenia.

*Rozmieszczenie wytwórni w terenie.* Sprawa rozmieszczenia wytwórni lotniczych na obszarze kraju jest częścią ogólnego zagadnienia bezpieczeństwa przemysłu w czasie wojny, które omawiamy na innym miejscu. Tutaj rozpatrzemy niektóre szczególne strony tego zagadnienia w odniesieniu do przemysłu lotniczego.

Pomijając wspólne dla całego przemysłu wojennego trudności pogodzenia wymogów ekonomii produkcji z wymogami bezpieczeństwa, należy zastanowić się nad tym, jakimi środkami i sposobami można zabezpieczyć wytwórczość lotniczą przed jej zagrożeniem z powietrza i z ziemi.

Zasadniczymi środkami tego zabezpieczenia będą: zastosowanie rozproszenia w granicach określonych przez czynniki wojskowe, oraz podział procesu fabrykacji między wytwórnie i montownie według wskazań czynników technicznych i gospodarczych.

Pod względem zagrożenia naziemnego rozproszenie powinno być tak pomyślane, aby w poszczególnych rejonach dyslokacji przemysłu znajdowały się powiązane ze sobą zespoły warsztatów wytwórczych, aby utrata jednej części kraju nie przekreślała możliwości produkcyjnych na pozostałym obszarze.

Rozproszenie wielkich wytwórni płatowców nie przedstawia trudności z punktu widzenia technicznego. Wyjątek stanowi jedynie budowa pierwowzorów. „Tu ciągły kontakt biura konstrukcyjnego z wszystkimi działami warsztatowymi jest konieczny“ i „rozproszenie można stosować o tyle, by dwa różne prototypy nie budowały się jednocześnie w tym samym warsztacie“ (282). Natomiast „półmontaż i montaż silników i samolotów może się odbywać gdziekolwiek“ (277). Widzimy więc, że granice rozproszenia nie są objęte jakimiś rygorami. Zabezpieczenie przed zagrożeniem z powietrza jest najskuteczniejsze przez silną opl. Szczególnej ochrony wymagają montownie silników lotniczych i niektórych specjalnych płatowców, ze względu na końcowe stadium ich produkcji.



Ukrycie wytwórni lotniczych pod ziemią jest nie do pomyslenia, wobec ich rozmiarów i mimo dążenia do budowy małych zakładów; „znacznie łatwiej umieścić w schronach nieduże warsztaty produkcyjne używające kosztownych maszyn“ (277).

Jednym z aspektów natury organizacyjno-gospodarczej, który ma tylko pośredni związek z zagadnieniem dyslokacji przemysłu lotniczego, jest wyodrębnienie niektórych zakładów związanych z produkcją stali (zwłaszcza wymaganych przy produkcji silników) o specjalnych cechach, różnych od masowo produkowanej stali rynkowej. Wydaje się celową koncentracja jej w wyodrębnionej grupie zakładów, złożonych z huty, odlewni i kuźni, która nie absorbowałaby wielkich zakładów małymi zamówieniami.

### 32. PRZESZŁOŚĆ I PRZYSZŁOŚĆ POLSKIEGO PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

Podstawowy nasz przemysł lotniczy przed wojną opierał się na 5 wytwórniach płatowców, z których 4 były państwowe i 1 prywatna, oraz na 3 wytwórniach silników (2 rządowych i 1 prywatnej). Fabryka płatowców w Mielcu nie została ukończona.

Tych 8 fabryk zatrudniało ogółem około 12.400 pracowników. Ich łączna wytwórczość wyrażała się ilością około 42 płatowców miesięcznie, przy zdolności podniesienia tej liczby do 59 płatowców (870). Wobec tej wydajności opinia obcej prasy z 1936 roku, „że w tym okresie Polska mogła utrzymać w linii w czasie wojny 150 do 200 samolotów... była zdaje się zbyt pochlebną“ (270). Należy tu nadmienić, że niemiecki przemysł lotniczy zatrudniał w 1937 roku 120 tys. ludzi, sowiecki zaś — 200 tys.

Wobec niedorozwoju polskiego przemysłu samochodowego — wytwórczość lotnicza nie miała należytego oparcia w przemyśle pomocniczym i musiała go sama stwarzać, uzyskując wyniki dopiero pod koniec 1939 roku, kiedy to uruchomiono fabrykę gaźników, dotąd sprowadzanych z Anglii, fabrykę świec w Kielcach, iskrowników, oraz kuźnię dla lekkich metali pod Warszawą.

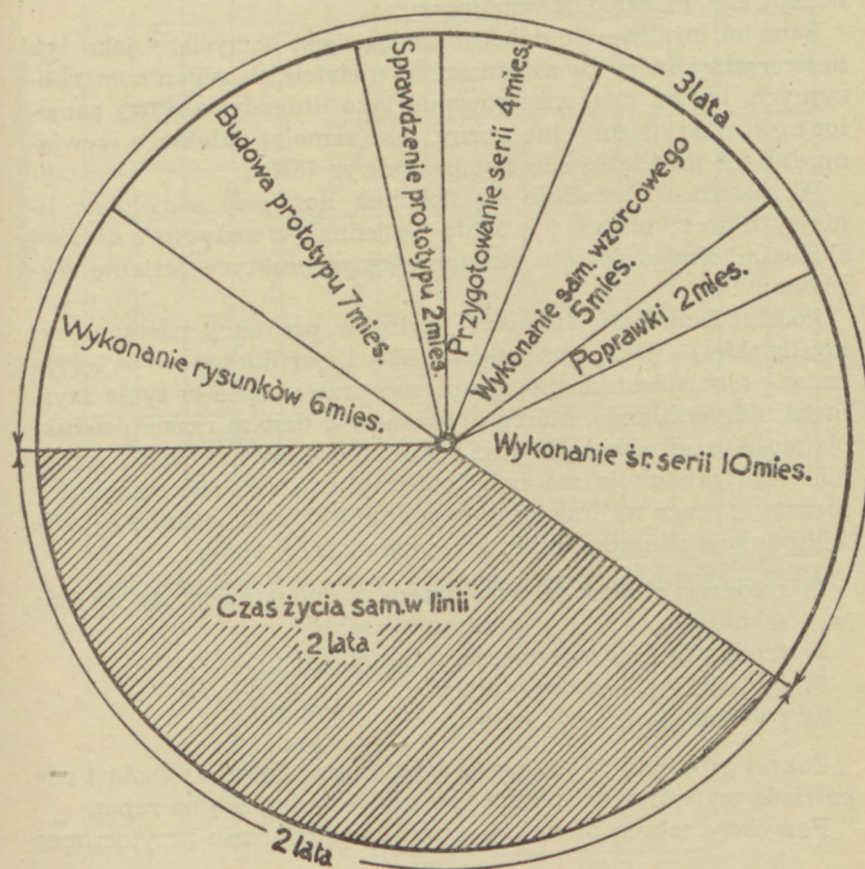
Jedną z największych trudności była produkcja maszyn i narzędzi, stanowiąca o rozwoju i poziomie przemysłu. Pomimo wysokiej jakości płatowców własnej konstrukcji — ilościowy rozwój produkcji nie mógł pokonać trudności w budowie silników dużej mocy, które były obcego pochodzenia; ponadto nie wyrabiano w kraju śmigieł metalowych o skoku nastawnym. Brak dostatecznej ilości obrabiarek, ograniczone możliwości wytwórcze kuźni i walcowni krajowych oraz niewspółmierna w stosunku do

zwiększających się potrzeb ilość sił kwalifikowanych — nie pozwalały na szybkie zwiększanie wydajności fabryk lotniczych w Polsce.

W świetle tych trudności sumaryczne wyniki całego polskiego przemysłu lotniczego za okres ostatniego przed wojną, a najbardziej intensywnego pięciolecia (1934 — 1939) wyrażają się ilością 2034 samolotów, w czym: 864 liniowych (113 samolotów współpracy, 321 — myśliwskich i 420 bombowych) i 1170 szkolnych oraz sportowych (870).

Program rozbudowy przemysłu lotniczego w ramach ogólnego planu gospodarczego oblicza się na 15 lat, rozbitych na trzy pięcioletnie okresy, co wynika zresztą z procesu wytwórczości i czasu służby samolotu, jak to przedstawia tablica Nr. 6 (869).

TABLICA № 6.





Zasadą organizacyjną, do której realizacji zdąża plan rozbudowy jest: każdemu ważniejszemu typowi samolotu lub silnika powinna odpowiadać dla niego przeznaczona fabryka. Ta zasada stanowi jednocześnie o kierunku technicznym zamierzonej produkcji, który polega na specjalizacji wytwórni w zasadniczych typach sprzętu. W myśl tych założeń i zgodnie z doświadczeniami wojennymi program rozbudowy polskiego lotnictwa wojskowego ma się oprzeć na 3 typach płatowców szkolnych i 5 liniowych.

Na typy szkolne złożą się: 1) płatowiec szkolenia wstępnego, 2) płatowiec akrobacji szkolnej, 3) dwusilnikowy płatowiec szkolny.

Przedstawicielami typów liniowych będą płatowce: 1) myśliwski jedno-silnikowy, 2) myśliwski dwu-silnikowy dalekiego zasięgu, 3) bombowy (średni) o 2 silnikach, 4) bombardujący z lotu nurkowego, 5) samolot współpracy.

Samolot myśliwski o dalekim zasięgu jest pomyślany jako typ uniwersalny, który „w zależności od niewielkich zmian konstrukcyjnych, będzie miał zastosowanie jako długodystansowy samolot myśliwski dzienny lub nocny, jako samolot dalekiego wywiadu, lub też jako lekki samolot bombowy“ (869).

W zasadzie przewiduje się stosunek ilościowy samolotów liniowych do szkolnych jak 57 do 43, jednak w związku z dłuższą służbą szkolnego sprzętu stosunek ten w praktyce zostanie wyrównany.

Podział samolotów liniowych byłby w produkcji następujący: myśliwskie — 43%, bombowe — 43% i współpracy — 14%. Na zmianę tego stosunku mogą wpłynąć przesunięcia w typie myśliwca uniwersalnego, którego pożądana w danym czasie produkcja może przeważać bądź ilość bombowców, bądź myśliwców. Zamierzona produkcja ma być doprowadzona do 1095 samolotów rocznie, z czego na liniowe przypadnie 620, a na szkolne — 475.

Produkcja silników lotniczych przewiduje 4 typy:

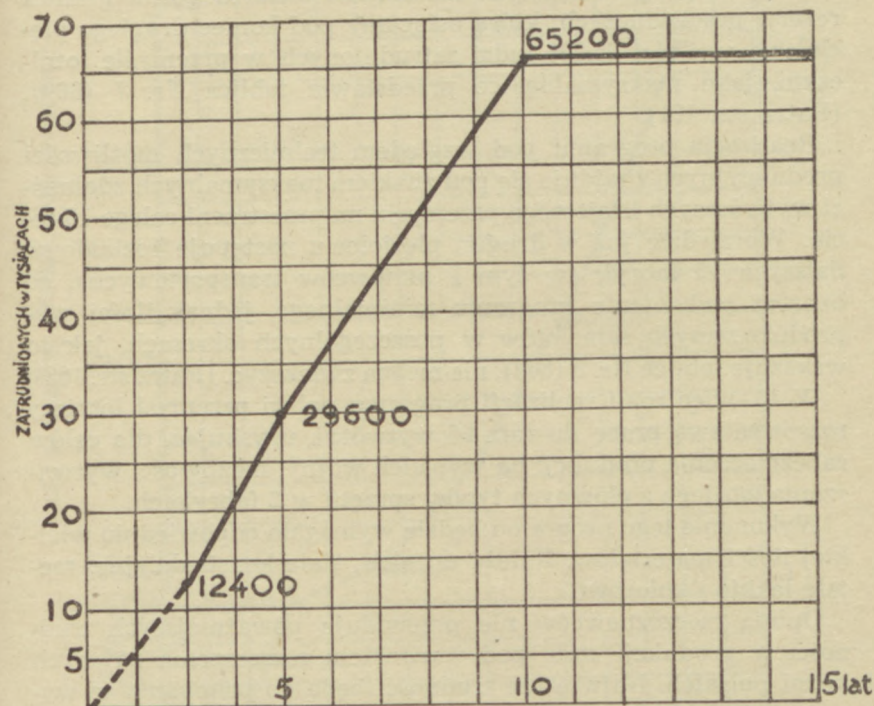
- 1) rzędowe, chłodzone powietrzem, o małej mocy, do sprzętu szkolnego,
- 2) rzędowe, chłodzone cieczą, o dużej mocy,
- 3) gwiazdziste o średniej mocy, i
- 4) gwiazdziste o dużej mocy.

Zakres produkcji silników (i śmigieł o nastawnym skoku) odpowiada wytwórczości płatowców z 50% nadwyżką na zapas.

Powyższy zakres produkcji, przy uwzględnieniu przytoczonej

na wstępie zasady specjalizacji, doprowadza do ustalenia ilości 12 wytwórni, na które złożą się: 7 fabryk płatowców, 4 fabryki silników i 1 fabryka śmigieł, a to przy założeniu, że do tej liczby wejdą 4 nowozbudowane, natomiast 4 spośród 8 istniejących przed wojną będą wymagały rozbudowy, dostosowanej do przyszłych potrzeb produkcji. Potrzeby te określa się w drugim pięcioleciu wykonania programu na 1095 samolotów rocznie, przy 12 fabry-

TABLICA N° 7.  
WZROST ZATRUDNIENIA W PRZEM. LOTN.



Uwaga: linja kreskowana oznacza personel z przed 1939r.

Skład jakościowy

|                            |        |
|----------------------------|--------|
| 1. inżynierowie            | 2.8 %  |
| 2. technicy                | 12.3 " |
| 3. urzędnicy               | 7.0 "  |
| 4. robotnicy kwalifikowani | 58.0 " |
| 5. " przyuczeni            | 11.0 " |
| 6. " niekwalif.            | 8.9 "  |

razem 100.0 %



kach zatrudniających wtedy już 29.600 ludzi, jako minimum. Program opiera się na założeniu, że w ciągu pierwszego pięciolecia stan personelu powiększy się o 100%, a razem z niewykwalifikowanymi robotnikami o 127%, w stosunku do stanu posiadania przed wybuchem wojny, (tzn. 12.400), co odpowiadałoby ilości 28.000 pracowników. Jeżeli zatem wysiłek ten zostałby osiągnięty — rozbieżność między potrzebami i środkami jest możliwa do pokonania w drugim pięcioleciu.

Przytoczone tu możliwości rozwojowe stanowią istotę programu minimalnego. Kres tych możliwości stwarza górna granica rezerw pracowniczych, którą osiągamy pod koniec drugiego pięciolecia w ilości 65.200 ludzi zatrudnionych w przemyśle lotniczym, jako maksymalną, co przedstawia tablica Nr. 7 (869). (Patrz str. 161).

Realizacja programu pod względem technicznych możliwości produkcyjnych znajduje się pod znakiem maksymalnych zdolności wytwórczych krajowego przemysłu na przestrzeni całego 15-lecia. Wprowadzie już w drugim pięcioleciu następuje rozbudowa dalszych 13 fabryk (w tym 1 płatowców transportowych), co oznacza podwojenie programu minimalnego, jednak ilości wyprodukowanych samolotów w poszczególnych okresach, jak to wskazuje tablica Nr. 8 (869), nie można zwiększyć. (Patrz str. 163).

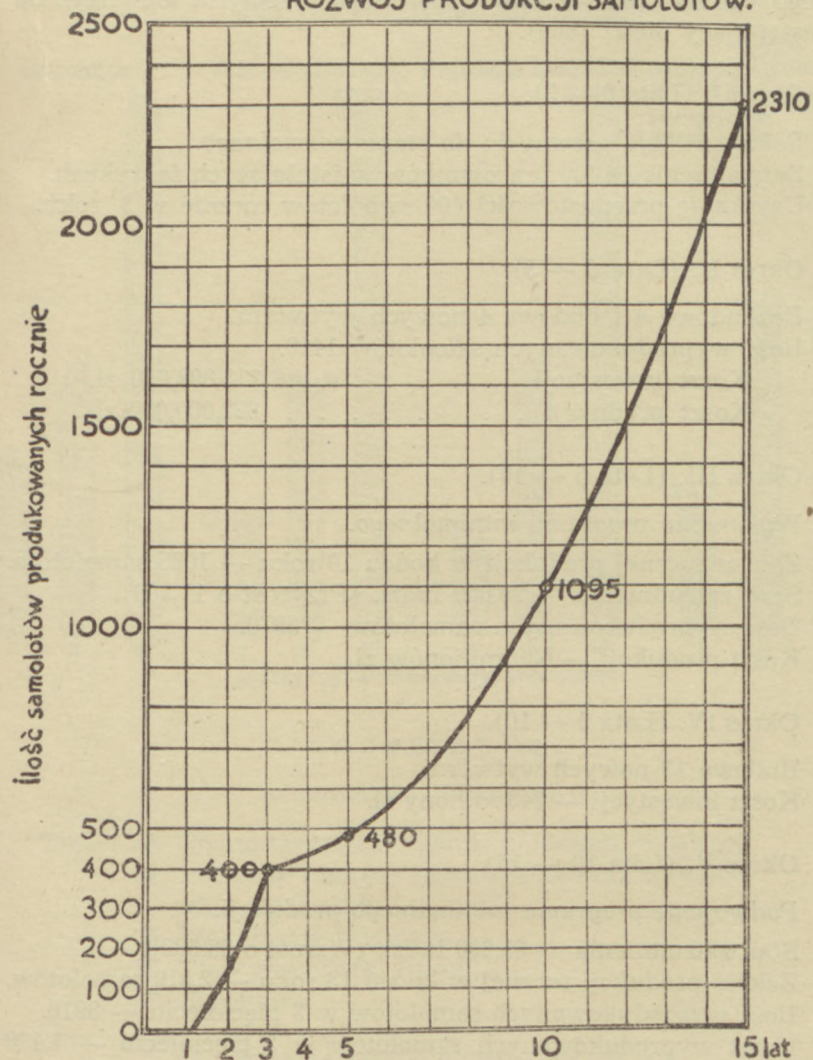
W 10. więc roku realizacji programu polski przemysł lotniczy rozszerza swą pracę do ram 25 wytwórni, uzyskując, dla celów zabezpieczenia produkcji na wypadek wojny, możliwości wytwarzania każdego z głównych typów sprzętu w 2 fabrykach.

Wykonanie tego programu będzie wymagało odpowiednio wielkiej ilości materiałów. Należą do nich: stale konstrukcyjne, metale lekkie i kolorowe.

Opinia rzeczoznawców nie przewiduje poważniejszych trudności w produkcji stali, pod warunkiem rozszerzenia dawnych kuźni polskich. Największe trudności będą do pokonania w wytwarzaniu lekkich metali, a to ze względu na brak hut aluminium i małą wydajność polskich walcowni przed wojną. „W roku 1939 produkowano w Polsce dla lotnictwa około 1100 ton rocznie półfabrykatów z metali lekkich, zaś w piętnastym roku (realizacji planu rozbudowy — p. w.) — będzie zapotrzebowanie na 16.600 ton rocznie metali lekkich w stanie surowym, co określi się cyfrą około 6.200 ton rocznie półfabrykatów“; oznacza to zwiększenie prawie o 560% w stosunku do potrzeb 1939 roku (869).

Koszty wykonania planu rozpadają się na: inwestycyjne (odbu-

TABLICA N°8.  
ROZWÓJ PRODUKCJI SAMOLOTÓW.



dowa i rozbudowa fabryk) i koszty produkcji (robocizna, surowce i półfabrykaty, budowa pierwowzorów, administracja itp.).

Przewidywana wysokość tych kosztów w ciągu 15 lat wyniesie:

|                 |                  |
|-----------------|------------------|
| — na produkcję  | 2,272,000,000 zł |
| — na inwestycje | 361,892,000 zł   |

O g ó ł e m . . . . . 2,633,892,000 zł



Zestawiając przytoczone dane według porządku chronologicznego, ogólny plan rozbudowy polskiego przemysłu lotniczego da następujący obraz (869).

Okres I. (Lata 0 — 3).

*Rekonstrukcja przemysłu do stanu normalnego.*

Zatrudnienie 12,400 pracowników w istniejących fabrykach.  
Uzyskanie przepustowości 400 samolotów rocznie w 3. roku.

Okres II. (Lata 0 — 5).

Rozbudowa 4 i budowa 4 nowych wytwórni.

Ilość wyprodukowanych samolotów 1410.

Koszt inwestycji . . . . . 118,892,000 zł.

Koszt produkcji . . . . . 222,000,000 zł.

Okres III. (Lata 5 — 10).

*Wykonanie programu minimalnego.*

Zakres rocznej produkcji w końcu 10 roku — 1095 samolotów.

Stan zatrudnienia — 29,600 ludzi. (Przyrost o 17,200).

Ilość wyprodukowanych samolotów — 3970.

Koszt produkcji — 630 milionów zł.

Okres IV. (Lata 5 — 10).

Budowa 13 nowych wytwórni.

Koszt inwestycji — 243 miliony zł.

Okres V. (Lata 10 — 15).

*Podwojenie programu minimalnego produkcji.*

Stan zatrudnienia — 65,200 ludzi. (Wzrost o 35,600).

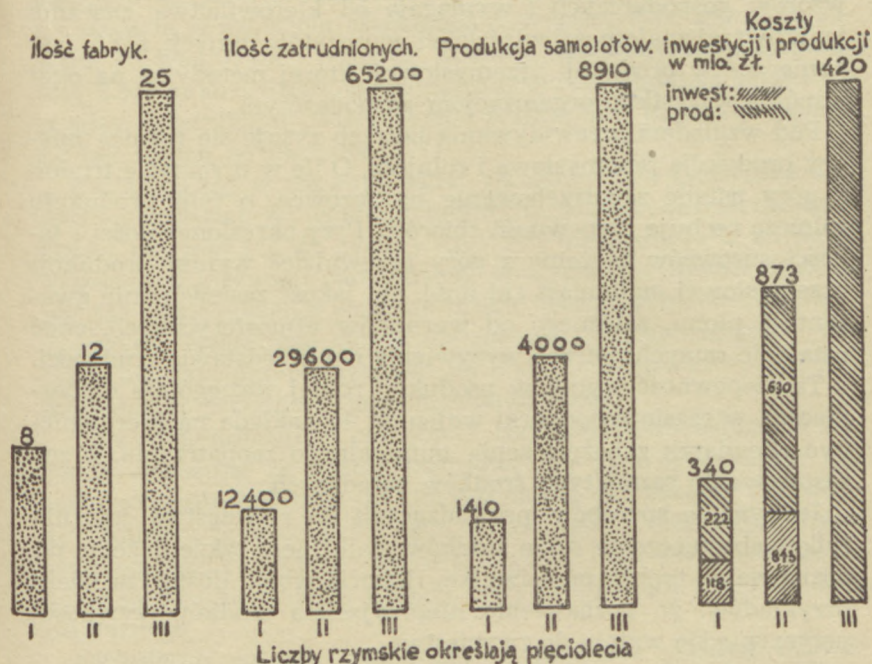
Zakres produkcji rocznej w końcu 15 roku — 2,310 samolotów.

Ilość wyprodukowanych samolotów w 3 pięcioleciu — 8910.

Koszt wyprodukowanych samolotów w 3 pięcioleciu — 1,420 milionów złotych.

Odtworzony poniżej graficznie rozwój przemysłu lotniczego, ujęty w 5-letnich okresach, obejmuje całokształt zamierzeń i przedstawia prawdopodobne wyniki tak w zakresie planowanych inwestycji, produkcji, ich kosztów, jak i potrzeby sił roboczych (tablica Nr. 9 wg 869).

TABLICA N°9.  
ROZWÓJ PRZEMYSŁU LOTNICZEGO



ROZDZIAŁ VI

ROLNICTWO I LEŚNICTWO

- Treść: 33. Charakterystyka ogólna produkcji rolniczej.  
34. Potrzeby i normy zaopatrzenia oraz sposoby ich zaspakajania.  
35. Mobilizacja rolnictwa.  
36. Plan gospodarki rolnej.  
37. Leśnictwo.

33. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA  
PRODUKCJI ROLNICZEJ

Celem produkcji rolnej jest nie tylko dostarczanie środków żywienia, lecz także i surowców roślinnych dla przemysłu (tekstyli, oleje itp.). Ma to wpływ na strukturę pokojową rolnictwa i na jej zmiany wojenne.



Głębokie częstokroć różnice w strukturze rolnej poszczególnych krajów nie pozwalają na mechaniczne zastosowanie obcych wzorów gospodarczych i wymagają od kierownictwa znacznie wnikliwszej znajomości właścicieli warsztatów rolnych, niż to jest konieczne w produkcji przemysłowej, której metody są na ogół wspólne wszystkim organizacjom gospodarczym.

Pod względem przewidywania potrzeb rysuje się różnica między produkcją przemysłową i rolniczą. O ile w przemyśle trudno z góry ustalić zapotrzebowanie na surowce, o tyle produkcję rolniczą cechuje niepewność zbiorów. Przy określonej ilości i jakości surowców możemy z góry przewidzieć wyniki produkcji przemysłowej, natomiast ani ilość, ani jakość zasiewów nie gwarantuje plonu, zależnego od warunków atmosferycznych, choć ustalenie samych potrzeb wyżywienia nie przedstawia trudności.

Ta niepewność wyników produkcji rolnej, szczególnie niebezpieczna w czasie gospodarki wojennej — nakłada na kierownictwo obowiązek zabezpieczenia minimalnego zaopatrzenia, przez zastosowanie rozmaitych środków zaradczych.

Jednym ze sposobów prowadzących do zwycięstwa jest nie tylko zabezpieczenie sobie środków walki, lecz także dążenie do pozbawienia tychże przeciwnika. Historia wojen dostarcza wielu przykładów, że pozbawienie nieprzyjaciela środków żywności przyczynia się w walnie do zwycięstwa.

Wymogi wojny nakładają na kierownictwo gospodarką rolną szereg zadań, koniecznych do wykonania już w czasie pokoju, jak również w okresie działań wojennych. Do zadań pokojowych kierownictwa należą: a) określenie potrzeb na podstawie znajomości zasobów i możliwości ich uzupełnienia, b) polityka rolna umożliwiająca opłacalność produkcji i zwiększenie wydajności, c) tworzenie zapasów, d) przygotowanie mobilizacji rolnictwa.

Zadania kierownictwa w czasie wojny polegają na: a) przeprowadzeniu mobilizacji rolnictwa, b) zabezpieczeniu środków produkcji i jej wydajności (polityka produkcji), c) rozdziale zaopatrzenia.

#### 34. POTRZEBY I NORMY ZAOPATRZENIA ORAZ SPOSOBY ICH ZASPAKAJANIA

Ważne jest określenie nie tylko ogólnych potrzeb ilościowych, lecz także ustalenie składników pożywienia, zależnie od kategorii wysiłku i wieku.

Wyżywienie pokojowe powinno odpowiadać następującym ogólnym warunkom: dostateczna ilość soli mineralnych; witaminy zawarte w świeżych artykułach żywności; ilość żywności zależna od wieku, płci, wzrostu, klimatu, zatrudnienia, przy średniej 2.800 kalorii dziennie; należy zachować właściwą proporcję między składnikami zwierzęcymi i roślinnymi; produkty powinny być zdatne do spożycia (177).

Wielki postęp w rozwoju badań naukowych w dziedzinie wyżywienia pozwala na ustalenie hierarchii potrzeb, określenie artykułów potrzebnych do życia i ich ilości niezbędnej dla zdrowia. Przesada w kierunku nadmiernego spożycia jest równie szkodliwa, jak niedożywienie wskutek braku właściwych substancji odżywczych. Nagminnie stosowana metoda „pełnego żołądka“ nie tylko nie daje przypisywanych jej dodatnich wyników, lecz jest gospodarczo szkodliwa, jako nieekonomiczna.

Tyle co do konsumpcji pokojowej. Natomiast doświadczenia wojenne wskazują, że normy pokojowe nie są wystarczające dla pewnych grup ludności, do których należą siły zbrojne i robotnicy. Żołnierz je więcej w czasie wojny, niż w życiu cywilnym; wymaga tego zwiększony wysiłek fizyczny i nerwowy. Odnosi się to do wojska nie tylko w krajach o wysokiej stopie życiowej, lecz do każdego.

Określanie potrzeb wojennego wyżywienia według niskich norm pokojowego spożycia wśród niektórych warstw ludności jest błędem, który może mieć bardzo ujemne skutki w zaopatrzeniu walczących. Przykładów w poprzedniej wojnie dostarczyły pod tym względem Rosja i Włochy, które wskutek tej fałszywej kalkulacji doznały znacznych niedostatków.

W 1918 roku międzyaliancka komisja naukowa ustaliła rację żywnościową dla wojsk walczących na 3.700 netto kalorii dziennie, które w praktyce wojennej wahały się od 3.800 kalorii (W. Brytania) do 2.917 kal. (Włochy). Według źródeł włoskich podział wojskowej racji dziennej, w gramach artykułów żywnościowych, we Francji i Włoszech był następujący (177):

|                   | Chleb | Mięso | Świnina | Pasztet | Ryż | Jarz. sucha | Cukier |
|-------------------|-------|-------|---------|---------|-----|-------------|--------|
| Francja . . . . . | 600   | 500   | 30      | —       | —   | 100         | 40     |
| Włochy . . . . .  | 700   | 300   | 15      | 150     | 150 | —           | 25     |

Liczby te wskazują na niedostatek protein w wyżywieniu żołnierza włoskiego w pierwszej wojnie światowej, a ponadto, że



żołnierz francuski spożywał 4 razy więcej mięsa, niż przed mobilizacją 1914 r., albowiem przeciętna dla ludności Francji wynosiła wtedy 117 gramów na głowę dziennie.

Dla zobrazowania różnic przytoczymy wg International Agrar Statistic z 1938 r. roczne stawki spożycia mięsa przez 1 mieszkańca w różnych krajach w okresie lat 1930 — 1934: W. Brytania — 64 kg, Niemcy — 51 kg, Francja — 44 kg, Czechosłowacja — 33 kg, Włochy — 26 kg.

W czasie wojny są stosowane dwie różne normy żywienia: wyższa dla jednostek walczących, niższa dla formacji tyłowych.

Warunki pracy, zwłaszcza w zakładach ciężkiego przemysłu, powodują znaczną utratę energii. Dla jej podtrzymania jest konieczne intensywniejsze odżywianie. Studia nad wydajnością pracy w zależności od żywienia doprowadziły do ustalenia trzech kategorii wysiłku, którego podtrzymanie wymaga następujących norm dziennych:

- a) ciężko pracujący . . . . . 4.500 kalorii
- b) średnio pracujący . . . . . 3.000 kalorii
- c) normalnie pracujący . . . . . 2.810 kalorii

Poniższe dane wskażą w jakiej mierze te zalecenia odbiegły od rzeczywistości wojennej 1917 roku u dwóch przeciwników, Wielkiej Brytanii i Niemiec, w dziennych stawkach (gramy i kalorie) na 1 robotnika:

|          | Ciężko pracujący |          | Średnio prac. |          | Normalnie prac. |          |
|----------|------------------|----------|---------------|----------|-----------------|----------|
|          | Niemcy           | W. Bryt. | Niemcy        | W. Bryt. | Niemcy          | W. Bryt. |
| Chleb    | 478 g            | 384 g    | 397 g         | 519 g    | 284 g           | 389 g    |
| Mięso    | 48 g             | 194 g    | 36 g          | 194 g    | 36 g            | 129 g    |
| Tłuszcze | 18 g             | 48 g     | 13 g          | 48 g     | 13 g            | 32 g     |
| Kartofle | 608 g            | 454 g    | 462 g         | 389 g    | 462 g           | 259 g    |
| Ogółem   |                  |          |               |          |                 |          |
| w kal.   | 2184 k.          | 3070 k.  | 1760 k.       | 2841 k.  | 1460 k.         | 2081 k.  |

Pomijając już widoczne z zestawienia znaczne braki kaloryczne i objętościowe na niekorzyść Niemiec — dane te stanowią jednocześnie przykład polityki „pełnego żołądka“, stosowanej w żywieniu niemieckich robotników przy przewadze chleba i kartofli, na niekorzyść składników zwierzęcych.

Aplikując normy spożycia wojennego do rzeczywistej konsumpcji pokojowej, można określić potrzeby całego kraju w zakresie

żywienia w czasie wojny. Rachunek taki wskaże wzrost spożycia. Na przykładzie Francji wzrost spożycia wojennego środków żywności, w stosunku do norm pokojowych, wyglądał następująco: mięsa o 60%, chleba i tłuszczów od 20 do 30%; przy uwzględnianiu stawek dla ciężko pracujących — wzrost ten będzie o 5% wyższy. Potrzeby te można obniżyć w krajach o wysokiej przeciętnej, globalnie o 20%: przez racjonowanie odżywiania o 10% i o dalsze 10% przez upowszechnienie racjonalnego użycia odpadków. W rezultacie zwiększenie ogólnych potrzeb żywienia w czasie wojny można przyjąć w stosunku do pokojowego spożycia: na 45% dla mięsa, 15% dla tłuszczów, i 5% dla chleba. Będzie to norma, którą Anglicy nazywają „Standard of Health“, czyli odpowiadająca wymaganiom zdrowia. Niemieccy uczeni uważają zwyczaj 10% za wystarczającą, pod warunkiem zachowania surowej dyscypliny spożycia i unikania wszelkiego marnotrawstwa środków żywienia i odpadków.

Najsłuszniejsze i najbardziej naukowo uzasadnione normy, a nawet najtragiczniejsze doświadczenia przekreśla nierzadko nieubłagana rzeczywistość wojny. Odczuli ją Niemcy, kiedy w 1918 r. zostali zmuszeni do obniżenia norm wojennych żywienia poniżej standardu pokojowego: w chlebie — o 60%, w mięsie — o 20%, w tłuszczach — o 25%.

Jakieby nie były konsekwencje tych głodowych norm żywienia, żaden rząd nie może zaniedbać jak najdalej idących przewidywań i musi mieć świadomość, że są tylko dwie drogi do wyboru na wypadek ostateczności: ograniczania żywienia według określonej hierarchii potrzeb, albo... kapitulacja. Klasy uprzywilejowane to: siły zbrojne, robotnicy fabryczni i rolni, wreszcie — dzieci.

Jednym ze sposobów uniknięcia trudności jest racjonowanie środków zaopatrzenia, o czym niżej. Zanim jednak przejdziemy do rozpatrzenia środków zaspokojenia potrzeb wojennych żywienia, musimy sobie zdać sprawę z przyczyn zmniejszania się ilości środków, świadomość czego stanowi jeden z warunków słusznych przewidywań w opracowaniu planu zaopatrzenia na wypadek wojny.

Są liczne przyczyny zmniejszania się produkcji rolnej w czasie wojny. Będą to przyczyny zewnętrzne i wewnętrzne.

Do przyczyn zewnętrznych zaliczamy zajęcie części naszego obszaru przez nieprzyjaciela i szkody wynikające z samych działań wojennych, jak: niszczenie zbiorów lub unieruchomienie pro-



dukcji. Aczkolwiek niedobór stąd pochodzący jest w dużej mierze zależny od naszego potencjału wojennego i nie da się ustalić nawet w przybliżeniu, musi on być brany w rachubę przy obliczaniu potrzeb w związku ze strategicznymi i politycznymi przesłankami planu wojny.

Zmniejszanie się środków zaopatrzenia z przyczyn natury wewnętrznej można rozpatrywać w kilku płaszczyznach: od strony sił roboczych, techniki rolnej i polityki produkcji.

Zagadnienie produkcji — to sprawa kierowania wysiłkiem użytych do pracy sił roboczych i zaopatrzenia ich w potrzebne narzędzia i środki.

Tymczasem w produkcję rolną, tak zresztą jak i w przemysłową, uderza zaraz na progu wojny mobilizacja zarówno kierowników warsztatów rolnych, jak i kwalifikowanych sił roboczych.

Przed poprzednią wojną światową nie zdawano sobie dość dobrze sprawy z następstw nieprzemyślanej mobilizacji rolników, a i w obecnej budziła ona wiele zastrzeżeń. W Niemczech i we Francji odsetki zmobilizowanych rolników zwiększyły się na przestrzeni od 1914 do 1917 roku z 35 do 71%, co chyba dostatecznie tłumaczy niemiecki standard głodowy 1918 roku.

Ponieważ sprawę sił roboczych traktujemy osobno, jako ogólny problem produkcji w gospodarce narodowej, przeto w tym miejscu ograniczamy się do podkreślenia konieczności uwzględnienia w przygotowaniach mobilizacji rolnictwa elementu kierowniczego i nadzoru fachowego nad gospodarstwami, których właściciele lub administratorzy pójdą do wojska.

W wielu państwach stosowano system powierzania opieki nad grupami gospodarstw pozbawionych kierowników, wyznaczonym z góry a nieobjętym mobilizacją doświadczonym rolnikom. Nie trzeba podkreślać, że wybór taki musi wykluczać osobistą konkurencję wyznaczonego opiekuna w stosunku do powierzonych mu gospodarstw.

Wśród potrzeb technicznych produkcji rolnej ujawnia się w czasie wojny: brak narzędzi i siły pociągowej, brak paszy, nawozów i środków transportowych.

Rolnictwo w czasie wojny może być zmuszone do obniżenia swej produkcji na skutek braku narzędzi rolniczych i siły pociągowej, podlegającej rekwizycji. Przemysł, nastawiony przede wszystkim na produkcję środków walki, nie będzie w stanie wyrabiać potrzebnych ilości narzędzi rolniczych, a istniejące przed wojną będą podlegały szybkiemu zużyciu, wskutek bądź nieumie-

jętnej obsługi, bądź dla braku części zapasowych i utrudnionych napraw. Rozwój motoryzacji ułatwił wprawdzie uprawę roli przy pomocy mechanicznych narzędzi, ale postawił rolnictwo wobec problemu materiałów pędnych, niezależnie od zwiększonego zapotrzebowania obsługi fachowej. Zadania kierownictwa produkcją rolną skomplikowały się zatem, mimo ułatwień technicznych. Teoretycznie może ono zabezpieczyć potrzeby rolne przez: gromadzenie zapasów maszyn, narzędzi i materiałów pędnych, szkolenie zapasowych obsług technicznych, reklamację niezbędnych na czas wojny instruktorów, rozwijanie produkcji zastępczych środków pędnych, wreszcie tworzenie rezerw wszelkiego rodzaju żywej siły pociągowej.

Realizacja tych zadań wymaga jednak znacznej pomocy ze strony państwa, gdyż przekracza możliwości finansowe jednostek gospodarczych, ze względu na nierentowność tego rodzaju inwestycji pokojowych. Warunkiem ich skuteczności jest poza tym taka organizacja, która wykluczałaby ingerencję innych resortów w dysponowanie powszechnie pożądanymi, a dla rolnictwa przygotowanymi zapasami, jak materiały pędne, traktory, specjalści, zwierzęta pociągowe; wiemy, że takiej pewności nigdy nie ma, nawet przy wyeliminowaniu złej woli. Przy rozwiązywaniu tych trudnych zadań trzeba wziąć pod uwagę także inne komplikujące je trudności, jak sprawę paszy i nawozów.

Tworzenie rezerw zwierząt pociągowych wysuwa zagadnienie paszy. Zmniejszanie się powierzchni uprawnej wpływa na produkcję paszy, a jej brak pociąga za sobą zmniejszanie pogłównia, które z kolei może się skończyć katastrofą, lub zaciążyć na gospodarce narodowej na przestrzeni szeregu lat, jak to miało miejsce z powodu niemieckiego „Schweinemord“ w ubiegłej wojnie.

Brak paszy można uzupełnić przez stosowanie środków zastępczych. Zbiór chwastów, dzikich owoców i roślin, przeróbka padliny i różnych odpadków roślinnych i zwierzęcych — ma oczywiście pewne znaczenie przy dobrej organizacji i administracji; największe jednak wyniki uzyskano z chwilą wyhodowania słodkiego łubinu, stanowiącego doskonałą paszę, dla której rozpowszechnienia jedyną obiekcją stanowi cena, nieistotna w gospodarce wojennej. Sztuczne suszenie siana i ustrawnienie słomy daje również dobre wyniki.

Brak nawozu w ogromnej mierze stracił na ostrości, wobec rozwoju powojennego chemii. I tu jednakże są pewne roz-



bieżności w zapatrywaniach. Jedni są zdania, że bardziej ekonomiczne jest nasycanie gleby nawozami dla zwiększenia jej wydajności i gromadzenia już zebranych nadwyżek, inni są za tworzeniem zapasów nawozów na wypadek wojny. Prawda leży pośrodku, ponieważ intensywność zastosowania nawozów ma swój kres w chłonności ziemi, a wielkość zapasów produktów rolnych jest ograniczona możliwościami ich magazynowania i różnymi wymogami konserwacji. Znaczenie tego zagadnienia jest różne, w zależności od skali strategicznej lub taktycznej i nie może być rozstrzygane generalną receptą.

Potrzeby i możliwości techniczne w zakresie transportów trzeba rozpatrywać z dwóch stron: komunikacji wewnętrznej i zewnętrznej.

Sprawa transportów wewnętrznych — to zagadnienie rozprawienia artykułów produkcji między ośrodki spożycia lub magazynowania, przy pomocy posiadanych środków przewozowych, o czym decyduje wielkość taboru kolejowego i samochodowego, rzeczno, sieć komunikacyjna i dyslokacja oraz pojemność składów. Pierwszeństwo obsługi potrzeb frontu i produkcji wojennej określa hierarchię pracy służby transportowej. Wymogi tej hierarchii w zakresie potrzeb rolnictwa narzucają konieczność takiej polityki składowania, która sprowadzałaby do minimum trudności zaopatrzenia w okresach zaabsorbowania środków transportowych na obsługę pilniejszych potrzeb.

Aspekt zewnętrzny transportów łączy się ze sprawą tworzenia zapasów importowanych, które są jednym z zagadnień polityki zaopatrzenia i polityki produkcji.

*Zagadnienia polityki zaopatrzenia.* Wśród ogólnych zagadnień polityki rolnej dotkniemy tylko tych, które mogą mieć wpływ na stopień zaspokojenia potrzeb wojennych w zakresie żywienia.

Stopień niezależności wielkich mocarstw pod względem zaopatrzenia nie zmienił się od wieku: Rosja była od dawna eksporterem zbóż, Stany Zjednoczone są samowystarczalne, Japonia i Włochy muszą sprowadzać około 5%, Niemcy i Francja 20% a Wielka Brytania produkuje zaledwie  $\frac{1}{3}$  swej konsumpcji.

Ten stan rzeczy odnosi się do czasu pokojowego, a poprzednia wojna światowa wykazała, że może się on zmienić radykalnie.

Każde państwo w zależności od swego położenia ma do wyboru dwie drogi: żywić się z własnej ziemi, lub sprowadzać środki żywności zza granicy. Postulat zaopatrzenia drogą przywozu zaostrza zagadnienie transportów i wyolbrzymia zagadnienie zapasów.

Postulat samowystarczalności przesuwając punkt ciężkości w kierunku pewnych zmian w strukturze rolnej, pomnaża zadania wojenne produkcji, komplikuje jej politykę, ale nie osłabia znaczenia gromadzenia zapasów. Ponieważ sprawa zapasów występuje w obu tych systemach polityki rolnej — poświęćmy im nieco uwagi.

Tworzenie zapasów żywności jest obowiązkiem przeczności władz w czasie pokoju. O ich wielkości i jakości decyduje stopień niezależności gospodarczej i wysokość wzrostu potrzeb w okresie wojny.

W wypadku zależności od przywozu morskiego warto wziąć pod uwagę doświadczenia brytyjskie, które wskazują, że tonaż potrzebny do importu zboża jest pięciokrotnie wyższy, niż dla przewozu mięsa. Jest to wskazówka dla państw ubogich w środki transportów morskich, zarówno w kierunku wyboru artykułów przywozu, jak i kierunku produkcji własnej.

Przy tworzeniu zapasów musi się wziąć pod uwagę następujące względy: 1) rozmieszczenie składów zapewniające łatwość transportów, rozdziału i bezpieczeństwo (Gdynia i Havre, jako przykłady złego umiejscowienia składów), 2) konieczność wyboru artykułów łatwo i tanio konserwowanych i wymiennych, 3) konieczność konserwacji i odświeżania, 4) dobór magazynowanych w jednym miejscu artykułów pod względem ich wspólnych właściwości konserwowania (temperatura, zapach itp.), 5) wymogi bezpieczeństwa (bombardowanie lotnicze, zagony pancerne), przemawiające za dekoncentracją zapasów.

O ile przedstawicielką polityki zaopatrzenia opartego na przywozie jest Wielka Brytania, o tyle pionierką samowystarczalności w zakresie produkcji rolnej była III Rzesza.

Nie wdając się w tej chwili w ocenę autarkii rolnej, jako systemu gospodarczego — pragniemy zwrócić uwagę na związane z nią konsekwencje natury strukturalnej.

Postulat samowystarczalności rolnej domaga się maksymalnego natężenia produkcji. Warunek ten może być spełniony tylko wtedy, gdy: 1) każda pięćdziesiąta ziemi będzie celowo wykorzystana, 2) polityka produkcji będzie odpowiadała nie tylko potrzebom kraju, ale i możliwościom ich zaspokojenia.

Zwiększenie powierzchni uprawnej jako środek wzmożenia produkcji — ma szczególne znaczenie w czasie wojny. W warunkach pokojowych występuje ono jako zagadnienie struktury rolnej.



W krajach o wysokiej kulturze rolnej możliwości zwiększenia powierzchni uprawy są bardzo ograniczone; komplikują je ponadto wypadki porzucania gospodarstw bądź wskutek wyludnienia wsi (Francja), bądź mobilizacji właścicieli, wreszcie nierentowność.

Możliwość powstawania takich okoliczności nakłada na kierownictwo resortu gospodarczego obowiązek zaradzenia im. Trudności wyżywienia miast stanowią dużą podniętę w kierunku eksploatacji terenów śród- i podmiejskich pod uprawę warzyw. Przykład niemiecki z czasów pierwszej wojny światowej, wyzyskany następnie w okresie pokojowym — jest wysoce pouczający. Poczynienie właściwych przygotowań w czasie pokoju daje rękomię znacznej ulgi w wyżywieniu upośledzonej wojną ludności miejskiej.

Jednym z warunków wzmocnienia produkcji jest najbardziej celowa struktura gospodarstw rolnych. Pomijając bezsporne wartości komasacji, spośród zagadnień strukturalnych w rolnictwie polskim budzi wciąż pewne wątpliwości pytanie: większe, czy mniejsze warsztaty rolne sprzyjają bardziej wzmoczeniu produkcji?

Zachód przesądził sprawę na korzyść mniejszych gospodarstw. Wydaje się, że zwolennicy większych gospodarstw w Polsce (ponad 50 ha) zapominają, że upośledzenie małych gospodarstw leży nie w obszarze, lecz w niskiej kulturze, w małej intensywności uprawy, co znowu łączy się z ogólnym poziomem życia gospodarczego i kulturalnego kraju.

Inną stroną tegoż zagadnienia jest stabilizacja własności warsztatów rolnych. Bez względu na przyjętą zasadę — większych czy mniejszych gospodarstw — musi być ustanowione nie tylko minimum czy maksimum władania, ale i jego trwałość. Polityka rolna ma do zwalczania nie tylko karłowate gospodarstwa, ale ma ona ponadto uniemożliwić proces karłowacenia, który grozi wszędzie tam, gdzie istnieje dowolność podzielności gospodarstw. Niemieckie prawo dziedziczenia zagród, ograniczające ten proces — jest godne naśladowania.

*Polityka produkcji a ceny.* Najgłębszą przyczyną nędzy rolnictwa w czasie kryzysu jest niżka cen produktów rolnych, w porównaniu do cen artykułów przemysłowych niezbędnych rolnikowi. Jeżeli zatem rząd chce zachęcać rolników do wzmocnienia produkcji w czasie wojny — nie może zapominać, że jej warunkiem jest opłacalność.

Z punktu widzenia podaży rząd ma zatem dwa zadania: zapewnić ją przez właściwe ceny, przeciwdziałać jej wstrzymaniu (pa-skarstwu) przez rekwizycję. Reglamentacja cen musi odpowiadać zmiennym warunkom zbiorów.

Bardzo celowe rozwiązanie w kierunku zachęty do produkcji rolnej zastosowali w ubiegłej wojnie Niemcy przez wprowadzenie tzw. „Lieferungsverträge“, czyli kontraktów dostawy. Warunki tych kontraktów były następujące: producenci zobowiązywali się dostarczyć całość swych zbiorów po z góry ustalonej cenie; cena ta obowiązywała nawet w wypadku, gdyby w chwili dostawy rządowe ceny maksymalne były niższe od kontraktowej; gdyby zaś ceny maksymalne były wyższe od kontraktowej — producenci mieli zapewniony udział w tejwyżce (177). Kontrakty te, przypominające podobne umowy w nierentujących się działach pokojowej produkcji przemysłowej, okazały się korzystne przede wszystkim z punktu widzenia kontroli i przydziału nawozów; dla rolników korzyść ta wynikała z zapewnienia opłacalności, zaniechania stosowania rekwizycji lub zgoła wywłaszczenia.

Tyle od strony podaży. Od strony popytu rząd ma dwa środki działania: racjonowanie i pomoc w wyżywieniu tych, dla których każda cena jest za wysoka.

Ogólną podstawą racjonowania jest zasada sprawiedliwości społecznej, nakazująca zapewnienie każdemu należnych mu do życia środków.

Racjonowanie wynika z następujących okoliczności: a) brak środków, b) przewidywanie zagrożenia dostaw, c) wprowadzenie cen maksymalnych, d) przejęcie rozdziału środków zaopatrzenia przez państwo.

Przytoczone okoliczności wskazują, że przyczyny racjonowania leżą w niedostatku zaopatrzenia lub w jego przewidywaniu, co zmusza kierownictwo do akcji zapobiegawczej. Akcja ta polega na udostępnieniu środków zaopatrzenia wszystkim, bez względu na skalę ich zarobków, oraz na niesieniu pomocy tym, których zarobki nie mogą podążyć za zwykłą ceną, lub tym, którzy z tych czy innych przyczyn nie zarabują.

Już poprzednio poznaliśmy przyczyny zwiększenia potrzeb zaopatrzenia wojennego przy równoczesnym zmniejszeniu się produkcji. Zespół tych przyczyn i elementarny obowiązek sprawiedliwości społecznej nakazuje rządowi nie tylko dbać o tych, którzy „żywią i bronią“, lecz także i o resztę ludności. Ponieważ reglamentacja cen już nie wystarcza na wyrównanie różnicy



między podażą i popytem — państwo staje wobec konieczności wzięcia na siebie obowiązku rozdziału środków zaopatrzenia, według sobie tylko znanych możliwości w stosunku do ustalonych potrzeb.

Widzimy zatem, że celem racjonowania jest z jednej strony ograniczenie nadmiernego spożycia przez tych, którym środki finansowe na to pozwalają, z czym łączy się także przeciwdziałanie skupowi artykułów zaopatrzenia dla celów spekulacji, z drugiej zaś — zapewnienie warunków minimum egzystencji ogółowi ludności. Ponadto racjonowanie może zapobiec zużyciu pewnych artykułów produkcji na cele nie objęte wymogami racjonalnego wyżywienia, jak np. dla wyrobu napojów wysokowych, ze zboża i kartofli.

Metody i sposoby racjonowania są zależne od wielu okoliczności, jak: dyscyplina ludności, organizacja produkcji i producentów, organizacja spożycia i spożywców itp. Nie mogąc rozpatrywać różnych sposobów racjonowania w poszczególnych państwach nadmienimy, że np. W. Brytania w drugiej wojnie światowej nie stosowała wspomnianych poprzednio różnych norm zaopatrzenia w zależności od wysiłku pracy. Wszyscy robotnicy otrzymywali jednakowe racje żywnościowe, natomiast dożywanie odbywało się w szeroko rozbudowanych kantynach fabrycznych. Jest to niewątpliwie duże uproszczenie gospodarcze, a i z punktu widzenia sprawiedliwości społecznej zasługuje na uznanie.

Zasady, które powinny mieć zastosowanie w racjonowaniu, można sformułować następująco:

- a) prostota, ułatwiająca zaopatrzenie i kontrolę,
- b) elastyczność, umożliwiająca przystosowanie się do warunków podaży,
- c) wprowadzenie racjonowania równocześnie ze wszystkimi innymi restrykcjami, mającymi na nie decydujący wpływ (ceny maksymalne, ograniczenie zysków, normalizacja zarobków itp.).

Do zakresu polityki produkcji należy sprawa uboju, łącząca się z zagadnieniem paszy.

Kraje przeludnione, o dużej kulturze rolnej, produkują znaczne ilości bydła, a zwłaszcza trzody chlewnej. Bydło rzeźne jest bardzo wrażliwe na zmniejszenie racji pożywienia, zwłaszcza jej

części tuczącej. Historia niemieckiego „Schweinmord“ z poprzedniej wojny światowej pozwala na wyciągnięcie pewnych wniosków, w odniesieniu do polityki uboju w czasie wojny (177):

- a) ściśle określanie potrzeb paszy musi być stale aktualizowane,
- b) ubój powinien być zadecydowany we właściwym czasie, w zależności od zapasów paszy lub nieodzownej konieczności (widmo głodu),
- c) zakres i rodzaj uboju powinny uwzględniać: znaczenie matki dla rozwoju hodowli, oraz warunki konserwacji możliwych czy też pożądaných nadwyżek mięsa.

### 35. MOBILIZACJA ROLNICTWA

Już w poprzednich rozważaniach zapoznaliśmy się z wymogami wojny wobec rolnictwa. Wskazują one na konieczność poczynienia już w czasie pokoju poważnych przygotowań, które pozwolą na zmniejszenie trudności zaopatrzenia. Przygotowania te w zasadniczych rysach będą się odnosiły do mobilizacji personalnej, technicznej i administracyjnej.

Mobilizacja personalna obejmuje: organizację władz kierowniczych, personel kierowniczy gospodarstw i siły robocze.

Wśród zagadnień organizacji władz kierowniczych uwypukla się konieczność podziału i koordynacji zasadniczych funkcji: produkcji rolnej i rozdziału zaopatrzenia. O ile kierownictwo produkcją rolną istnieje już w czasie pokoju i wymaga tylko przystosowania do warunków wojennych, o tyle rozdział zaopatrzenia stanowi zagadnienie specjalne, domagające się stworzenia aparatu rozdzielczego, opartego na innych zasadach organizacyjnych, niż te, przy których pomocy odbywa się zaspokojenie potrzeb pokojowych. Oparcie tego aparatu o rozwiniętą i celowo do potrzeb wojny przystosowaną sieć spółdzielczą i wszelkie organizacje samopomocy społecznej, działające już w czasie pokoju w ścisłej współpracy z władzami państwowymi — może być niezwykle korzystne.

Mobilizacja personelu kierującego warsztatami rolnymi polega na przygotowaniu kierowników, opiekunów i instruktorów rolnych. Kierownicy będą to gospodarze przewidziani do objęcia opuszczonych na wypadek wojny gospodarstw; opiekunowie mają



zadanie pośredniej pomocy w prowadzeniu gospodarstw pozbawionych właścicieli; instruktorzy mają służyć radą fachową i mogą być elementem kontroli.

Mobilizacja sił roboczych — jak już wskazywaliśmy — sprowadza się do właściwego rozdziału ludzi między front i kraj i jest zagadnieniem płynnym, koniunkturalnym, rozwiązywanym przy stałej współpracy czynników wojskowych i kierownictwa produkcji.

Mobilizacja techniczna rolnictwa polega na przygotowaniu, a następnie uruchomieniu wszelkich środków produkcji zapobiegających jej zmniejszeniu, oraz umożliwiających maksymalne wykorzystanie jej źródeł. Będą to: nasiona, nawozy, narzędzia i maszyny, środki pociągowe, transporty itd.

Przygotowanie mobilizacji pod względem administracyjnym obejmie prace przeważnie o charakterze teoretycznym, w zależności od systemu gospodarki narodowej. Jeżeli państwo prowadzi już w czasie pokoju gospodarkę pogotowia wojennego — przygotowania te będą wprowadzane w życie zawczasu bądź przez zastosowanie odpowiedniej struktury rolnej, bądź norm wojennych zaopatrzenia. Dotyczą one: przygotowań ewakuacji zasobów zaopatrzenia z terenów zagrożonych, rekwizycji i racjonowania, wreszcie podziału powierzchni zasiewów między potrzeby wsi i miast.

Przygotowanie ewakuacji zasobów rolnych w gospodarce pokojowej obejmie przewidywania w stosunku do stadnin i obór zarodowych, stacji doświadczalnych i najniezbędniejszych zapasów (pasza, nawozy, narzędzia); w gospodarce wojennej zarządzenia tej kategorii są o tyle nieistotne, iż rozmieszczenie tych zasobów jest już w czasie pokoju dostosowane do przewidywań wojennych. Nie trzeba podkreślać, że charakter przygotowań mobilizacyjnych w tym dziale stanowi ścisłą tajemnicę, ze względu na ich łączność z planem wojny.

Przygotowania w zakresie rekwizycji i racjonowania mają charakter na wskrós teoretyczny i polegają na aktualizacji stanu faktycznego (spisy, przeglądy, próbne mobilizacje), oraz na zastosowaniu norm zaopatrzenia do rzeczywistych zasobów. Wprowadzenie w życie tych przygotowań w okresie zagrożenia daje poważne plusy dla sprawdzenia ich realności.

Podział powierzchni uprawnej między miasto i wieś może być także przygotowany teoretycznie, w myśl planu wojennego produkcji, albo też zastosowany już w życiu pokojowym,

jeżeli stanowi zasadnicze zagadnienie struktury gospodarki pokojowej (uprzemysłowienie rolnictwa).

## 36. PLAN GOSPODARKI ROLNEJ

Rolnictwo od dawna odgrywało w polskiej gospodarce narodowej dominującą rolę, już przez to samo, że nadawało naszej strukturze społeczno-gospodarczej wybitnie jednostronne cechy, ze wszystkimi ujemnymi następstwami tej jednostronności. Ta kluczowa pozycja rolnictwa, przy znajomości jego wad strukturalnych na tle ogólnym ustroju, nakłada na państwo i naród szczególnie trudne zadanie przebudowy tego wielkiego odcinka w ramach gospodarki planowej.

Punktem wyjścia planu gospodarki rolnej będą cele i zadania wynikające z ogólnego planu państwowego, opartego na znajomości warunków naturalnych i potrzebnych środków, w postaci sił roboczych, narzędzi oraz kapitałów.

Plan powinien być ujęty w dwie zasadnicze fazy. Pierwsza to okres odbudowy rolnictwa, w granicach przebudowy ogólnej struktury społeczno-gospodarczej Polski. Druga — to okres rozwoju samego rolnictwa.

Samo się przez się rozumie, że oba okresy będą się zazębiały od początku, ze względu na konieczności życiowe i trudności techniczno-gospodarcze, lecz w istocie gospodarki planowej będzie leżało większe nasilenie środków i ingerencji państwa w okresie odbudowy zniszczonych warsztatów rolnych i wysiłków w kierunku nadania rolnictwu pożądanej struktury, podczas gdy w drugim okresie będą dominowały inicjatywa i wysiłek społeczny, koordynowane przez właściwe organa.

Znaczenie produkcji rolnej zarówno w czasie pokoju, jak i wojny, tak pod względem ilościowym, jak i jakościowym, znaczenie wsi jako rezerwuaru twórczych i dynamicznych sił dla rozbudowy potencjału gospodarczego — decydują o tym, że źródłem planu na odcinku rolnym musi być naczelny organ planowania ogólnopństwowego. Organ planu gospodarki rolnej w Ministerstwie Rolnictwa będzie musiał: rozpracować założenia ogólne, przewidzieć podział zadań, sił i środków w każdej fazie realizacji pomiędzy poszczególne działy i rejony, określić zasady, a niekiedy i metody wykonania planów następnych szczebli.

Już ze względu na charakter produkcji rolnej, w strukturze



organu planowania musi być w szerokiej mierze uwzględniony czynnik fachowo-społeczny i to na wszystkich szczeblach samorządu gospodarczego.

Jeżeli w zakresie przebudowy i rozbudowy struktury rolnictwa zasadnicze postulaty domagają się respektowania, aż do sankcji ustawowych włącznie, to w zakresie produkcji — zależnej od szeregu warunków niewymiernych (np. nieurodzaj, katastrofy żywiołowe) plan musi być bardziej elastyczny, mniej wiążący i dający dużą swobodę szczeblom wykonawczym.

Celowość i skuteczność planowania oraz wykonania planu jest uwarunkowana ciągłością. Stąd konieczność ścisłego określenia stosunku organu planowania do władzy państwowej, kierującej wykonaniem planu. Postulat ciągłości wymaga takiej organizacji czynnika planującego, aby jego mobilizacja na wypadek wojny nie natrafiła na szczególne trudności, a jednocześnie sprowadzała jego kompetencje i technikę planowania do zakresu i form umożliwiających państwowemu organowi kierowniczemu szybkie decyzje.

#### A. Przebudowa struktury rolnictwa

Celem przebudowy struktury rolnej jest sprawiedliwy i racjonalny podział ziemi. Sprawiedliwość społeczna domaga się upelnorolnienia gospodarstw karłowatych. Racjonalność podziału ziemi polega:

- a) na stworzeniu takich warsztatów rolnych, jakie mogłyby dostarczyć wyżywić pracujące na nich pojedyncze rodziny;
- b) na dostosowaniu gospodarstw do warunków i potrzeb właściwych danemu rejonowi;
- c) na zabezpieczeniu obszarów dla celów gospodarki doświadczalnej i potrzeb ogólnopństwowych (lotniska, poligony, zalesienie strategiczne, rozbudowa przemysłu, miast i osiedli).

Celem wtórnym jest kierowanie do innych działów gospodarki nadwyżki rąk roboczych zbędnych w rolnictwie. Cel ten, wynikający tylko częściowo z wad struktury rolniczej kraju, będący zaś w istocie pochodną całego ustroju społeczno-gospodarczego, może być osiągnięty jedynie w ramach planu ogólnopństwowego, a nie wyłącznie na odcinku rolnym. Na 3.196 tysięcy gospodarstw rolnych w Polsce — 1.883 tysiące, a więc 64% miało powierzchnię poniżej 5 ha, nie wystarczającą do wyżywienia lic-

nych rodzin wiejskich i nie zezwalającą na racjonalną produkcję (stosowanie płodozmianów) lub zbyt.

Wadliwość struktury rolnej pogłębiał fakt nierównomiernego rozłożenia gospodarstw drobnych na obszarze Rzeczypospolitej. Największe ich zgęszczenie miało miejsce w Małopolsce, gdzie na województwo stanisławowskie przypadało 92%, lwowskie 88%, tarnopolskie 87% i krakowskie 86% ogółu gospodarstw wiejskich.

Jako tereny do zagospodarowania przewiduje się: około 1 miliona ha należących do ludności niemieckiej osiadłej w Polsce w liczbie 511 tysięcy na 73 tysiącach gospodarstw, na których można będzie osadzić około 500 tysięcy Polaków, czyli 100 tysięcy rodzin; Prusy Wschodnie i pogranicze, pozwalające na osiedlenie 820 tysięcy rolników polskich; Śląsk Opolski może wchłonąć 100 tysięcy, a ewentualnie i Pomorze Szczecińskie kilkaset tysięcy.

W ogólnym zestawieniu obszary pozyskane i odzyskane wskutek tej wojny mogą stworzyć warunki bytu dla 1,5 miliona polskiej ludności rolniczej. Z kolei należy zastanowić się nad możliwościami upelnorolnienia gospodarstw rolnych w samej Polsce. Ten proces przebudowy znany jako zagadnienie reformy rolnej.

#### B. Reforma rolna

Poglądy na skuteczność reformy rolnej, jako środka zaspokojenia głodu ziemi w Polsce, były od dawna i są nadal bardzo rozbieżne.

Istota rozbieżności polega jakoby na jednostronnej interpretacji samego pojęcia reformy rolnej, którą sprowadza się do zagadnienia parcelacji większej własności ziemskiej.

Temu pogładowi przeciwstawia się inny, który głosi, że pod pojęciem reformy rolnej „należy rozumieć u nas całkowitą przebudowę ustroju“, polegającą nie tylko na parcelacji w celu uzupełnienia karłowatych gospodarstw, lecz i na scalaniu gruntów (komasacja) i ich melioracji oraz na zniesieniu służebności (serwituty), a więc na usunięciu z ustroju rolnego „tych wszystkich niedomagań, jakie powstały lub rozwinęły się w nim głównie wskutek wadliwie przeprowadzonego przez rządy zaborcze uwłaszczenia oraz szkodliwej dla życia i rozwoju wsi polskiej polityki agrarnej tych rządów“ (529). Punkt ciężkości zdaje się jednak leżeć nie w ocenie słuszności zabiegów, które pociąga za sobą



sam proces upełnorolnienia (komasacja, melioracja, zniesienie służebności), lecz w ustaleniu rzeczywistej ilości ziemi do podziału i w idących w ślad za tym zastrzeżeniach co do zakresu parcelacji.

Poglądy te opierają się na twierdzeniach, że:

- 1) „już w roku 1930... zapas ziemi... we władaniu większej własności rolnej był tak znikomy, że nie mógł być uważany... za czynnik mogący... wpłynąć lub rozwiązać zagadnienie gospodarcze tak wielkiego kraju jak Polska...” (325).
- 2) „Dobro narodu wymaga, by przy... stosowaniu (reformy rolnej) uwzględniano..., że na Kresach Wschodnich Rzeczypospolitej właściciel większego gospodarstwa rolnego jest nie raz ostoją polskości, albo że parcelacja majątków prowadzących wzorową gospodarkę nasienniczą czy hodowlaną byłaby niszczeniem dobra narodowego“ (318).

Do rzędu zasad spornych należy odnieść zagadnienie parcelacji w drodze wyłączenia lub za odszkodowaniem, oraz twierdzenie o większej wydajności dużych obszarów rolnych, w porównaniu z małymi samowystarczalnymi warsztatami.

Ponieważ każdy plan może mieć tylko wtedy widoki powodzenia, gdy opiera się na możliwie ścisłych danych, a zatem ustalenie stanu faktycznego staje się nieodzowną koniecznością dla osądu wszelkich spornych zagadnień.

A więc najpierw sprawa rzeczywistego zapasu ziemi. Według danych statystycznych w 1938 r. pozostawało: w rękach większej własności prywatnej około 3.950 tys. ha, publicznej własności było około 1.450 tys. ha co łącznie stanowi teoretyczny zapas ziemi około 5.400 tys. ha użytków rolnych. Odpada zatem argument o znikomości zapasu, skoro parcelacja dobrowolna i na mocy ustawy objęła zaledwie 2.654 tys. ha, za okres powojenny (1918-1938).

Jeżeli sama parcelacja w stwierdzonych granicach nie przyniosła rzekomo widocznej ulgi — to nie świadczy, że zakończenie jej procesu, przerwane w połowie, nie będzie miało również większego znaczenia. Nie należy zapominać bowiem, że równoległe z tym procesem postępować musi nadal komasacja, melioracja i zniesienie serwitutów, które to działania stanowią poważny przyczynek do polepszenia doli rolników. Świadczy o tym scalenie 5.423 tys. ha i przejście do rąk drobnej własności 593 tys. ha

z tytułu zniesienia służebności, a więc dorobek nie do pogardzenia wobec notorycznego głodu ziemi w Polsce.

Wszelkie pozory słuszności ma pogląd o znaczeniu narodowym większej własności na kresach narodowościowo mieszanych. Niewątpliwie, niektóre wielkie majątki były w tych warunkach oazami polskości, czemu nie zawsze towarzyszył wysoki poziom kultury rolnej. Przywiązywanie jednak tego znaczenia specjalnie do Kresów Wschodnich, w dotychczasowym i ewentualnie przyszłym układzie stosunków społeczno-politycznych, zdaje się wynikać z niedość wnikliwej oceny dokonanych i rozwijających się zmian u naszego wschodniego sąsiada. Jeżeli do niedawna mogliśmy mówić o atrakcyjności polskiej kultury rolnej i własności prywatnej dla wschodniego obszaru pogranicza, o tyle w przyszłości te dwa czynniki będą miały znaczenie tylko pod warunkiem upowszechnienia wysokiego poziomu gospodarki rolnej i upełnorolnienia ludności na całym polskim pograniczu. Ponieważ równoległość tych zadań nie da się pogodzić z brakiem własnych kapitałów inwestycyjnych wielkiej własności prywatnej, a cele polityki rolnej wymagają uwzględnienia w czasie i przestrzeni przede wszystkim interesów drobnej własności — przeto wielka własność musi ponieść ofiarę ze swego stanu posiadania, w imię interesu nie tyle narodowego, ile państwowego. Oczywiście, byłoby nie tylko wielkim błędem, ale i zbrodnią, gdyby prymat interesu państwowego miał być realizowany za cenę tępienia polskości na kresach.

Pod tym samym kątem patrzeć należy na obawy niszczenia faktycznie istniejących lub posiadających obiektywne warunki tworzenia wysoko postawionych gospodarstw nasiennych czy hodowlanych. Jeżeli obawy te mają swe uzasadnienie w przeszłości — muszą być wzięte pod uwagę przy ustalaniu planu przebudowy i realizacji rozwoju naszej przyszłej struktury rolniczej.

Zestawienie globalnych potrzeb z możliwościami ich pokrycia, po uwzględnieniu zarówno dotychczasowych wyników parcelacji jak i scalenia oraz procesu znoszenia serwitutów — da nam taki oto zarys zadań na przyszłość powojenną.

Ilość gospodarstw karłowatych, wymagających upełnorolnienia wynosi około 1,5 miliona. Przyjmuje się, że na ich uzupełnienie potrzeba przeciętnie po 2,5 ha. Według poprzednio obowiązującej ustawy o reformie rolnej pozostało do rozparcelowania około 1,5 milj. ha gruntów folwarczych. Ponieważ z tego zapasu ziemi można uzupełnić tylko 40% ogólnej liczby gospodarstw karłowatych—



wobec tego „konieczną jest poważna nowelizacja ustawy... tak, by obszar dla parcelacji... został podniesiony do 2,5 milj. ha, pozostawiając własności folwarcznej 8%... uprawnych gruntów“ zamiast dawnych 14% (529). Zarówno zasada upełnorolnienia do 4—5 ha jak i maksimum władania większej własności muszą być zróżnicowane, w zależności od wartości gleby jak i kultury rolnej oraz już osiągniętej w danej dzielnicy stopy życiowej. I tak np. w terenie górzystym oraz na zachodzie kraju drobne gospodarstwa powinny sięgać do 10 ha. Większość folwarków pozostałych z dużej własności będzie wynosiła 100 do 160 ha, a w warunkach szczególnie sprzyjających wysokiej kulturze do 200 ha. Powinny to być gospodarstwa stanowiące wzór dla drobnych rolników.

Określenie tak niskiego minimum dla upełnorolnienia budzi jednak poważne zastrzeżenia i może być traktowane jedynie jako przejściowe rozwiązanie trudności, które w miarę przemian ogólnej struktury społeczno-gospodarczej musi ulec rewizji.

### C. Melioracje rolne

Analiza plonów rolnych w Polsce wykazuje znacznie większą wydajność na ziemiach zachodnich, niż wschodnich. Wśród czynników, które stanowią o wyższej kulturze rolnej w zachodniej Polsce — najwcześniejsza i masowa melioracja gruntów w tej części kraju przyczyniła się niewątpliwie do zwiększenia ich wydajności, licząc ostrożnie, o 1 q na hektar.

Dla dalszych rozważań będzie celowe posłużyć się tablicą „Podziału ziemi według kultur“ (457).

(W tysiącach ha)

|                | Orne   | Sady | Pastwi- |       | Lasy  | Nieu-<br>żytki | Razem  |
|----------------|--------|------|---------|-------|-------|----------------|--------|
|                |        |      | Łąki    | ska   |       |                |        |
| Ziemie zachod. | 5.366  | 90   | 623     | 470   | 1.804 | 840            | 9.193  |
| „ centr.       | 5.288  | 115  | 706     | 607   | 1.957 | 813            | 9.486  |
| „ wsch.        | 7.953  | 349  | 2.479   | 1.615 | 4.590 | 2.340          | 19.326 |
| Polska cała:   | 18.607 | 554  | 3.808   | 2.692 | 8.351 | 3.993          | 38.005 |

Na podstawie tego zestawienia autor przyjmuje, że „około 10.000.000 ha albo jest zdrenowane albo są to takie grunta, które nie potrzebują względnie całkiem nie opłacą drenowania... Pozostaje do wydrenowania około 8.000.000 ha: prawie cała Polska centralna z częścią zachodniej — około 5.000.000 ha i część Kresów Wschodnich około 3.000.000 ha... Przyjmując podwyższe-

nie plonów po wydrenowaniu o 1 q/ha otrzymamy... około 800.000 ton ziarna więcej“, przy założeniu dla jasności rachunku, że całość zmeliorowanych gruntów jest obsiana zbożem.

Taki wynik doprowadza do dwóch wniosków: 1) że z punktu widzenia opłacalności rolnictwa melioracja ani nie jest ważną sprawą, ani wartość naszej gleby nie wymaga tak wielkich nakładów; 2) że te wysiłki i kapitały znajdują lepsze zastosowanie i dadzą większe wyniki, jeżeli zostaną skierowane na melioracje pastwisk i zalesienie nieużytków.

Na poparcie tych tez przytacza się kalkulację, według której z 1.600 tys. ha łąk wymagających i nadających się do melioracji można uzyskać 96 tys. ton siana pierwszej jakości, a zatem więcej, niż z 3.800 tys. ha łąk (zdrenowanych i niezdrrenowanych) całej Polski, które dają 89 tys. ton siana średniej jakości — a to wskutek podwyższenia się średniej wydajności z 23 q/ha do 60 q/ha.

Jeżeli chodzi o zalesienie nieużytków, to w pierwszym rzędzie należałoby nimi objąć piaski, natomiast zagadnienie użytkowania torfowisk, będących przedmiotem studiów przed wojną — oczekuje nadal na rozwiązanie. Ponieważ obydwie te problemy dotyczą przede wszystkim Polesia, być może, że w wyniku gruntownego ich zbadania „okaże się korzystniejszym zostawić Polesie tak jak ono jest, w stanie pierwotnym, i raczej przywrócić jemu dawny wygląd“, dając podstawę specjalnym przemysłom, hodowli bydła mięsnego i polowaniom (457).

Przytoczone poglądy, słuszne w swych założeniach teoretycznych, przekonywujące wymową liczb — wymagają jednak pewnych naświetleń od strony potrzeb wojennych, które w naszej sytuacji strategicznej będą zawsze odgrywały olbrzymią rolę. Nie dopatrując się w opinii o znaczeniu melioracji zaleceń jej zaniechania, ze względu na nieopłacalność nakładów — pragniemy wziąć pod rozwagę następujące zagadnienie.

Wiadomo, że w czasie wojny produkcja rolna maleje z najrozmaitszych przyczyn, jak zmniejszenie ilości i jakości sił roboczych, narzędzi, nawozów itd. W dążeniu do ograniczenia skutków tego zjawiska są czynione wysiłki w kierunku intensyfikacji upraw, wykorzystania nieużytków itp. Powstaje zatem pytanie: czy w interesie gospodarki wojennej leży ograniczenie melioracji pokojowej wyłącznie do obszarów odpowiadających temu zabiegowi i pozostawienie reszty w stanie pierwotnym, czy też należałoby raczej zdrenować wszystkie obsza-



ry użytkowe, w czasie zakreślonym przez plan uzdrowienia całej struktury rolnej. Skoro bowiem wydajność produkcji rolnej maleje w czasie wojny bez względu na wartość gleby, to tym większy będzie ubytek zbiorów z gruntów niezdrainowanych. Stąd logiczny wniosek: aby ograniczyć ten ubytek należy zdrenować wszystko, co się da.

Jeżeli wbrew logice tego rozumowania okaże się mimo wszystko niecelowość powszechnej melioracji, wyłącznie ze względu na opłacalność produkcji — trzeba mieć także na uwadze rozliczne potrzeby wojskowe i wojenne, wyrażające się w zaabsorbowaniu znacznych obszarów pod lotniska, poligony, obozy ćwiczebne itp. Te właśnie wymagania przemawiają za tezą zalesienia nieużytków i za melioracją pastwisk w ogóle, a w pierwszym rzędzie za osuszeniem Polesia, co nie wyklucza, że te same względy mogą decydować o zaniechaniu melioracji na innych, strategicznie ważnych obszarach.

#### D. Produkcja rolnicza

Zdrowa struktura rolnictwa jest tylko jednym ze środków, stwarzających sprzyjające warunki dla podniesienia dobrobytu. Innymi środkami są: kierunki produkcji, jej poziom i organizacja.

W ostatnich czasach można było zaobserwować w Polsce tendencje do przerzucania się z jednego kierunku produkcji do drugiego. Przyczyną była nieopłacalność produkcji zbóż, wobec ich niskich cen. Forsowanie eksportu zboża nie przyniosło producentom żadnej ulgi, ponieważ eksport ten nie wytrzymał konkurencji krajów o niskich kosztach produkcji.

W rezultacie rolnik nie posiadał środków pieniężnych na przeprowadzenie inwestycji, koniecznych dla skierowania gospodarstwa na takie tory, jakie zapewniłyby mu dochód. Wyrazem tego stanu jest statystyka wartości produkcji rolnej w Polsce w porównaniu z innymi krajami. Wartość ta wyrażona w jednostkach międzynarodowych wynosi dla ZSSR — 88, Japonii — 120, Polski — 195, Estonii — 268, Czechosłowacji — 287, Francji — 415, Niemiec — 500, Danii — 676.

Dominujący w Polsce kierunek produkcji zbożowej nie przyczyniał się zatem ani do podniesienia dobrobytu, ani nie stanowił pozycji w wywozie.

Produkcja hodowlana rozwijała się powoli, ale napotykała na

trudności zarówno wewnętrzne (brak kapitałów inwestycyjnych) jak i zewnętrzne (ograniczenia importu, wymagania standaryzacyjne itp.).

O ile wywóz zbóż chlebowych za granicę będzie zanikał w przyszłości, w miarę wzrostu spożycia wewnętrznego, o tyle dla produktów hodowlanych mogą się otworzyć sprzyjające perspektywy. Przetwory mięsne, bekon, ser, masło, jaja, produkty ogrodnicze i warzywne w postaci konserw, suche jarzyny — są to wszystko artykuły, które w dobrze postawionej gospodarce hodowlanej mogą się przyczynić wydatnie do poprawy sytuacji rolnictwa, stwarzając podwaliny przetwórstwa.

Uprzemysłowienie rolnictwa poza dostarczaniem wysoko-gatunkowych artykułów wywozowych ma także znaczenie dla rynku wewnętrznego, zarówno ze względu na wzmożenie i zróżnicowanie potrzeb narastającej warstwy pracowników przemysłu ogólnego, jak i ze względu na konieczność wyzyskiwania surowców krajowych. Przemysł włókienniczy będzie potrzebował lnu, konopi, kazeiny. Duża przyszłość leży przed zastosowaniem spirytusu z kartofli jako materiału pędnego. Do roślin przemysłowych należą ponadto: oleiste, buraki cukrowe itp.

Ostatnio przed wojną prowadzone prace doświadczalne nad wykorzystaniem torfu dla celów przemysłowych, nad ustrawnieniem słomy i wiele innych — budzą uzasadnione nadzieje, że na drodze uprzemysłowienia poszczególnych działów rolnictwa można będzie doprowadzić jego rozwój nie tylko do opłacalności, ale i do poziomu zachodnio-europejskiego.

Wydajność rolnictwa wiąże się także z zagadnieniem jego intensyfikacji. Spotykamy się w tej sprawie z różnymi poglądami. Niektórzy twierdzą, że nadzieje na zwiększenie wydajności roli na drodze intensywnej gospodarki są płonne, albowiem już w okresie dwudziestolecia niepodległości dokonano wielkiego postępu w udoskaleniu jej metod. Wydaje się jednak, że ten pogląd odbiega daleko od rzeczywistości. Sam fakt notorycznego braku kapitałów i nieekonomiczne wyzyskanie rąk do pracy na przeludnionej wsi przeczy pojęciu intensywnej gospodarki. A właśnie o jej istocie decydują te dwa czynniki. Zwiększenie intensywności produkcji rolnej można bowiem uzyskać albo przez mechaniczną uprawę, szerokie zastosowanie nawozów i narzędzi, a więc środkami wymagającymi nakładów pieniężnych, albo też na drodze upraw absorbujących większą ilość rąk roboczych. „Można powiedzieć z całą pewnością, że jeśli program uprzemysłowienia Polski



będzie istotnie przeprowadzony, zastosowanie wyłącznie drugiej metody nie będzie możliwe. Przewidująca polityka gospodarcza powinna stosować obie metody, dając przewagę to jednej, to drugiej, zależnie od tego, ile ludności rolniczej będzie wchłaniał rozwój przemysłu“ (318).

### E. Zbyt płodów rolnych

Dowodem zbyt przesadnego optymizmu byłaby nadzieja opierania dobrobytu warstwy rolniczej w Polsce wyłącznie na dobroczynnych skutkach reformy rolnej, jeżeli się zważy, że nawet po wyzyskaniu wszelkich możliwości zaspokojenia głodu ziemi, jeszcze przez dobrych dwa dziesiątki lat z rolnictwa będzie się musiało utrzymywać 51% ludności polskiej, zamiast pożądaných 35 do 38%. Ta większa od pożądaney ilość ludzi musi znaleźć pracę na roli, niezależnie od reformy rolnej i postępu uprzemysłowienia kraju. Nie trzeba także zapominać, że upełnorolnienie gospodarstw karłowatych będzie zaledwie usunięciem, a może nawet tylko znacznym osłabieniem największego zła naszego ustroju, ale pozostanie jeszcze dużo gospodarstw małorolnych, których obdzienienie ziemią będzie już niemożliwe. W tych warunkach cały wysiłek musi być skierowany nie tylko na maksymalne zwiększenie wydajności gospodarstw, przez zastosowanie omówionych już środków, lecz ponadto na umożliwienie korzystnego zbytu płodów, czyli inaczej na zwiększenie opłacalności małorolnych warztatów.

Ponieważ drobne gospodarstwa będą nadal rozporządzały dostateczną ilością rąk roboczych — przeto musi być zapewniona w pierwszym rzędzie opłacalność tych płodów rolnych, których wydajność zależy od nakładu pracy, a w drugiej dopiero kolejności mogą iść uprawy wymagające kapitałów (nawozy sztuczne, narzędzia, uszlachetnione nasiona itp.).

O opłacalności produkcji artykułów o dużym nakładzie pracy, będzie decydowała wyższa ich cena. Początkowo ceny na te artykuły wzrosną na skutek zwiększenia spożycia wewnętrznego, jednak po kilku już latach, kiedy kraj dojdzie do pewnej równowagi w zakresie aprowizacji — trzeba znaleźć ujście za granicę dla wyprodukowanych nadwyżek, i tu właśnie leży punkt ciężkości opłacalności gospodarki rolnej w Polsce powojennej.

Przy rozważaniach nad kierunkami produkcji rolnej wskazy-

waliśmy ogólnie na artykuły odpowiadające postulatowi opłacalności. W tym miejscu należałoby je ocenić z punktu widzenia ich zbytu za granicę. Poniższa tablica przedstawia przypuszczalne kwoty wywozowe w zakresie 10 głównych artykułów produkcji rolnej, sugerując zamierzone kierunki ekspansji (578).

| Artykuły                              | Nadwyżka wywozowa         | Wartość wywozu | Kierunki wywozu                                    |
|---------------------------------------|---------------------------|----------------|--|
| 1) Jęczmień . . . . .                 | 500 tys. ton              | 85 mn. zł      | Anglia, Szwajcaria, Holandia, Belgia.              |
| 2) Nasiona (różne)                    | 58 “ “                    | 38 “ “         | Niemcy, Belgia.                                    |
| 3) Masło . . . . .                    | 26 “ “                    | 61 “ “         |  |
| 4) Wyroby z mleka                     | ? “ “                     | 20 “ “         |  |
| 5) Jaja . . . . .                     | 55 “ “                    | 110 “ “        |  |
| 6) Bekony, mięso, szynki itp. . . . . | 129 “ “                   | 245 “ “        | Czechosłowacja, Belgia, Holandia, St. Zjednoczone. |
| 7) Drób żywy i bity                   | ? “ “                     | 13 “ “         | Czechosłow., Belgia, Niemcy.                       |
| 8) Żywa trzoda . . . . .              | 260 tys. szt.             | 40 “ “         | Czechosł., Belgia,                                 |
| 9) Cukier . . . . .                   | 80 “ ton                  | 13 “ “         | Anglia, Szwajcaria, Bałkany.                       |
| 10) Drzewo . . . . .                  | 50% wywozu przedwojennego | 100 “ “        | Wszystkie części świata.                           |

Ogółem: wartość wywozu — 725 milionów złotych.

Nie wdając się w ocenę przytoczonych danych, należy podkreślić, że obliczenia zostały dokonane bardzo ostrożnie, skoro wartość wywozu tych samych artykułów w 1929 roku wynosiła 1.375 milionów zł, a w 1938 r. w okresie niskich cen na ziemiopłody osiągnęliśmy (bez drzewa) tę samą, co przewidywana obecnie, sumę 625 milionów zł. Mimo to wątpliwości nasuwa wysoko oszacowana nadwyżka wywozowa drzewa; nie zdaje się usprawiedliwiać jej ani daleko posunięta dewastacja lasów w toku drugiej wojny światowej, ani przewidywania wielkiego zapotrzebowania tego surowca przez rynek krajowy. Warto też przypomnieć, że kwoty i rodzaje wyrębów stosowane przez Dyрекcję Lasów Państwowych w okresie międzywojennym, były dalekie od aprobaty nieurzędowej opinii fachowej.



Autor przywiązuje szczególną wagę do pozyskania angielskiego rynku, „który posiada wszelkie cechy zapewniające... wywozowi trwałość i opłacalność”. „Uznając słuszność... dążenia do rozpraszania eksportu dla zmniejszenia ryzyka, wynikającego ze zmian w reglamentacji międzynarodowej“, stwierdza on, że „warunki gospodarcze... na rynku angielskim są szczególnie ważne i dogodnie dla eksportu rolniczego polskiego“ (578).

Realizacja tych zamierzeń nie będzie łatwa przede wszystkim ze względu na konkurencję głównie ze strony Danii, Szwecji i Finlandii jak i Dominiów, jak również wobec możliwości rozpoczęcia wywozu dopiero w 3 — 4 lata po zakończeniu wojny. To też kierownictwo polskiego handlu zagranicznego stanie przed zadaniem pozyskania rynku angielskiego na warunkach jak najkorzystniejszych, przy równoczesnym dążeniu w drodze umów międzynarodowych do stępienia ostrza konkurencji. Z drugiej strony — będzie chodziło o skrócenie do minimum czasu nieobecności Polski jako eksportera płodów rolnych na rynki zagraniczne, a to przez intensywną gospodarkę i planową organizację wewnętrznego rynku. Łącznie z przyspieszeniem postępu wydajności gospodarstw rolnych musi iść dążenie do uniezależnienia cen artykułów rolnych od ich wahań na giełdach świata.

Dążenia te muszą być oparte o mocną strukturę firm eksportowych i handlu ziemiopłodami, przy wybitnym udziale izb rolniczych. Przewiduje się monopol handlu zbożem, które skupywałyby od producentów specjalnie w tym celu stworzona spółka, po cenach ustalonych przez państwową radę gospodarczą. Nie wyklucza to rozwoju prywatnej przedsiębiorczości handlowej. Jedynie należałoby zmienić skomplikowaną strukturę pośrednictwa w zbycie, która powodowała nadmierny wzrost kosztów handlowych i odsuwała producenta od konsumenta. Łączy się to z zagadnieniem spółdzielczości rolniczej, na której rolę brak nadal ustalonych poglądów.

#### F. Mechanizacja rolnictwa

Jednym z paradoksów „błyskawicznej“ wojny światowej, w jej drugim „zmechanizowanym“ wydaniu, jest nieprawdopodobne wyniszczenie koni w Polsce, już dziś wydające się przekraczać straty w poprzedniej wojnie, w której żywa siła pociągowa odgrywała niewspółmiernie większą rolę. Jedynym środkiem zara-

dzenia katastrofalnym skutkiem tak wielkiego ubytku koni będzie na pierwszy okres powojenny wprowadzenie traktorów do rolnictwa.

W ramach planu gospodarczego jest przewidziana pomoc w ilości 16 tys. traktorów rolniczych. Spotykamy się z opinią, że ilość ta, z punktu widzenia normalnych pokojowych potrzeb rolnictwa, będzie niewystarczająca. Przy założeniu, że jeden traktor może obsłużyć 200 ha, istotnie rolnictwo polskie potrzebowałoby ich około 100 tysięcy, co niewątpliwie wydaje się skromnym wymaganiem wobec 2 milionów w St. Zjednoczonych, 525 tysięcy w Rosji i 142 tysięcy w W. Brytanii, nawet przy zachowaniu właściwych proporcji. Poza niewspółmiernością porównania, nie trzeba także zapominać, że mechanizacja rolnictwa pociąga za sobą szereg następstw i wymaga dopełnienia pewnych warunków, które mają wybitne znaczenie tak w produkcji pokojowej jak i wojennej, oraz ma swoje dobre i złe strony. Konsekwencje wojenne mechanizacji rolnictwa omówiliśmy już poprzednio.

Zasadniczym warunkiem mechanizacji rolnictwa jest dostosowanie jej zakresu do struktury rolnej. Rozdrobnienie własności rolnej w przeszłości i oparcie przyszłej struktury na małych gospodarstwach niezmiernie utrudni ekonomiczne wykorzystanie traktorów, choć oparlibyśmy je wyłącznie na zasadzie obsługi zbiorowej, która będzie typową formą, wobec niewielkiej ilości gospodarstw zdolnych do nabycia traktorów na własność. Wynikiem tego stanu rzeczy musi być umiar w planowaniu mechanizacji naszego rolnictwa na dalszą przyszłość.

Drugim czynnikiem, który będzie hamował zasięg mechanizacji w pierwszych latach powojennych, jest zagadnienie obsługi traktorów. Wystarczy nadmienić, że już przy 16 tysiącach traktorów ich obsługa będzie wymagała do 25 tys. ludzi, a wiemy, że na odcinku sił kwalifikowanych Polska natrafi po wojnie na poważne trudności. Z kolei staniemy wobec faktu dezorganizacji transportu i braku paliwa, oraz wobec trudności jego rozprowadzenia po całym kraju w jednym czasie i możliwie jak najrychlej, aby uniknąć zwłoki w uprawie roli.

Te względy będą wymagały wykorzystania wszelkich zastępczych paliw, które z powodzeniem są stosowane w wielu krajach. Poza acetylenem i spirytusem wymienia się możliwość wykorzystania słomy, liści, odpadków drzewnych, oczywiście pod warunkiem przystosowania maszyn do tych paliw



zastępczych, przy czym zachodziłaby potrzeba wprowadzenia uniwersalnych generatorów, według wypróbowanych wzorów zagranicznych.

Założenia przyjęte w planie ogólnej motoryzacji kraju, odnośnie ograniczenia ilości typów pojazdów mechanicznych, mają moc obowiązującą także i dla traktorów rolniczych zarówno przy ich produkcji w kraju, jak i w zastosowaniu na roli. Przewiduje się późniejszą produkcję dwóch traktorów cięższego typu (gąsienicowego i kołowego), wyposażonych w jednakowy silnik Diesla o mocy 35 do 40 KM, oraz jednego typu lekkiego traktora kołowego z silnikiem gaźnikowym o mocy około 18 do 24 KM (841). Typy te uwzględniają różne wymagania gleby w Polsce, mają być łatwe w obsłudze i oszczędne w eksploatacji.

Strona organizacyjna zastosowania traktorów opiera się na tworzeniu szeregu kolumn w poszczególnych ośrodkach kraju, na warsztatach naprawczych i środkach przewozowych. Specjalna instytucja Ministerstwa Rolnictwa i rejonowe ośrodki kierownicze będą dysponowały sprzętem, skierowując kolumny traktorowe do pracy na roli według określonego kalendarza.

### 37. LEŚNICTWO

Lasy przedstawiają dział gospodarki narodowej, ważny tak pod względem wojskowym jak i przemysłowym.

Rzut oka na zalesione obszary niemieckiego wschodu wskazuje, jaką wagę przywiązują Niemcy do zalesienia, z punktu widzenia obronności. Nas obchodzi w tej chwili strona gospodarcza zagadnienia. Z punktu widzenia potrzeb wojny, w gospodarce leśnej i w przemyśle drzewnym występują zagadnienia dotyczące ogólnej produkcji, a więc: kierownictwo, siły robocze, zapasy, mobilizacja sił i środków.

*Kierownictwo gospodarką leśną.* Polityka gospodarki leśnej jest wypadkową położenia strategicznego w zakresie surowców i struktury gospodarczej kraju.

Ubóstwo surowców, przy tendencji uprzemysłowienia kraju rolniczego, nadaje lasom szczególne znaczenie. Już poprzednio zdołaliśmy stwierdzić, jak rozległe zastosowanie ma surowiec drzewny w produkcji przemysłowej, zwłaszcza w dziale włókienniczym i materiałów wybuchowych. Rozwój chemii i nowe procesy produkcji otwierają przed przemysłem drzewnym szerokie mo-

żliwości, których wyzyskanie jest zależne od stopnia uprzemysłowienia kraju i celowej polityki gospodarczej.

Polska przy zalesionej w 22,2% powierzchni miała wyrąb roczny (według danych z 1938 r.) 16,407 tys. m sześć., podczas gdy Niemcy przy niewiele większym, bo 27,5% zalesieniu, eksploatowały lasy w ilości 49,000 tys. m sześć. w latach 1934/35. Rozumie się, że liczby bezwzględne wysokości wyrębów, jak również powierzchni zalesionej jeszcze nic nie mówią; chodzi bowiem o wartość surowca drzewnego (wiek, gatunek) i kierunek jego wykorzystania. Polska odziedziczyła lasy po zaborcach w stanie straszliwej dewastacji, a wielokrotna fala wojny i lata walk pozycyjnych zniszczyły drzewostan nie tylko pod względem ilościowym, lecz także i jakościowym; sytuacja ta pogorszy się jeszcze bardziej wobec rabunkowej gospodarki Rzeszy na polskich terenach okupowanych w obecnej wojnie światowej. Ten stan rzeczy, w związku ze znaczeniem tego problemu dla przyszłości, nakłada na rząd obowiązki o charakterze strategicznym i gospodarczym.

Z punktu widzenia wojskowego należy ustalić zadania w zakresie zalesienia lub podtrzymania kultury leśnej pewnych obszarów, jak również określić, które z nich nie powinny być zalesiane.

Wymogi gospodarcze nakazują: a) określenie granicy górnej i dolnej zalesienia, zgodnie z ogólnym planem gospodarki i jej strukturą; b) nadanie gospodarce leśnej takiego kierunku, który zabezpieczy potrzeby produkcji wojennej, a w produkcji pokojowej przyczyni się do najbardziej celowego pomnożenia majątku narodowego; c) zabezpieczenie sił i środków produkcji. Wreszcie wymogi bezpieczeństwa nakazują rozwiązanie problemu lasów prywatnych, stanowiących własność obcokrajowców, a zwłaszcza elementów wrogich państwu.

O ograniczaniu potrzeb wojskowych i gospodarczych musi decydować nie tylko wzgląd na opłacalność produkcji, lecz i ciężar gatunkowy surowca drzewnego w warunkach niekorzystnej sytuacji strategicznej, w jakiej państwo może się znaleźć na wypadek wojny. W odniesieniu do Polski przyszłość przemysłu drzewnego wydaje się korzystną w tym znaczeniu, że nie stwarza kolizji interesów wojskowych i gospodarczych na dłuższy okres czasu, wobec zbieżności celów.

Rzeczą kierownictwa gospodarczego jest zmiana systemu eksploatacji lasów, gdy warunki geopolityczne będą tego wy-



magaly lub zalecaly, np. w wypadku dojścia do skutku utworzenia federacji. W każdym razie obowiązkiem kierownictwa jest nie tylko ustalenie podziału powierzchni między kulturę leśną i rolną, lecz również rozdział surowca drzewnego między produkcję przemysłową i ogólne potrzeby kraju.

Jedno zastrzeżenie narzuca się już dziś ze względów wojskowych: polityka produkcji leśnej, zdążająca w kierunku popierania drewnianego budownictwa mieszkaniowego musi być wykluczona. Wszystkie względy przemawiają przeciwko takiej polityce. Uprzemysłowienie gospodarki leśnej na pewno wpłynie na podrożenie budulca, a więc odpadnie argument mniejszych kosztów budowlanych. Względy bezpieczeństwa publicznego, wobec rozszerzenia akcji lotnictwa na cały kraj i charakteru walk w nowoczesnej wojnie, narzucającej konieczność obrony lokalnych obiektów budowlanych i osiedli, również domagają się realizacji Kazimierzowskiej idei o Polsce „murowanej“. Sprawa ta pod każdym względem dojrzała do tego stopnia, że domaga się, jeżeli nie ustawowego rozwiązania w sensie ogólnego zakazu drewnianego budownictwa w osiedlach, to w każdym razie zdecydowanej polityki w kierunku popierania budownictwa murowanego.

*Zabezpieczenie sił i środków.* W zakresie przemysłu drzewnego potrzeby sił roboczych podlegają tym samym warunkom, co i w przemyśle ogólnym.

W dziale administracji lasów, zwłaszcza ich wielkich obszarów, występuje zagadnienie specjalistów, sił półkwalifikowanych i ogólnej siły roboczej, które wymaga ze strony kierownictwa tej samej opieki, jak przy rozwiązywaniu potrzeb rolnictwa. W Polsce ten problem nabierał o tyle większego znaczenia, że perspektywy uprzemysłowienia gospodarki leśnej domagają się położenia szczególnego nacisku na wyprodukowanie większej ilości sił fachowych, wobec większych wymagań kultury leśnej dla celów przemysłowych i wobec dewastacji lasów.

Dużego znaczenia nabiera w czasie wojny sprawa bezpieczeństwa wielkich obszarów leśnych, zwłaszcza na pograniczu. Lasy pogranicza polsko-niemieckiego były do wybuchu drugiej wojny światowej w znacznej mierze w rękach administracji niemieckiej, na wszystkich szczeblach. Poza stroną polityczno-gospodarczą tej sprawy, domagającą się radykalnego rozwiązania, występuje zagadnienie przygotowania odpowiedniej ilości sił roboczych, dających gwarancję bezpieczeństwa przed sabotażem i pe-

netracją elementów dywersyjnych, przed którymi nie jest w stanie ustrzec wojsko.

Z punktu widzenia środków, potrzeby gospodarki leśnej będą wymagały podobnych przygotowań, jakie czyni przemysł i rolnictwo. Wśród nich sprawa zapasów wybija się na czoło, ze względu na wszechstronne zastosowanie drzewa w produkcji wojennej i zróżnicowanie potrzeb.

Zapasy będą występowały w postaci surowca dla produkcji przemysłowej, oraz jako gotowe produkty, przeważnie standaryzowane: podkłady kolejowe, części składowe baraków, magazynów itp. Warunki techniczne (właściwości surowca drzewnego i budulca) decydują o wielkości zapasów, ich konserwacji i wymianie; warunki bezpieczeństwa i transportowe mają wpływ na rozmieszczenie zapasów.

*Mobilizacja sił i środków.* Mobilizacja sił i środków gospodarki leśnej opiera się na tych samych zasadach, które kierują mobilizacją przemysłu i rolnictwa.

Na podkreślenie zasługuje sprawa importu surowca drzewnego, półfabrykatów i gotowych artykułów dla zwiększenia zapasów wojennych, bieżącej produkcji i zaspokojenia potrzeb ogólnych. Z uwagi na tonaż materiałów drzewnych i trudności importu w czasie wojny — zabezpieczenie specjalnych zapasów pochodzenia zagranicznego, już w czasie pokoju, będzie miało duże znaczenie. Względ ten nakłada na kierownictwo obowiązek ograniczenia przywozu, przez wyzyskanie wszystkich możliwości w kierunku zaspokojenia potrzeb wojennych z własnych zasobów.

## R O Z D Z I A Ł VII

### PRODUKCJA ENERGII I PALIW

- Treść: 38. Środki energetyczne.  
39. Paliwa silnikowe.  
40. Sposoby zaopatrywania w paliwo.  
41. Energia elektryczna i elektryfikacja.

#### 38. ŚRODKI ENERGETYCZNE

Podstawą trakcji transportów jest energia i siła pociągowa, których zabezpieczenie jest warunkiem rozwoju życia gospodarczego w ogóle, a obsługi potrzeb wojennych w szczególności.



Rozróżniamy potrzeby: wojskowe, gospodarki wojennej i cywilnej.

Potrzeby sił zbrojnych polegają na dostarczeniu paliwa i smarów do pracy wszelkiego rodzaju pojazdów mechanicznych, wozów bojowych i motorów.

Potrzeby gospodarki wojennej wyrażają się w użyciu: mazutu dla floty handlowej i przemysłu, benzyny, gazoliny i smarów dla transportów lądowych.

Potrzeby cywilne, nie różniące się co do rodzaju od innych kategorii potrzeb, obejmują niezmobilizowane zakłady przemysłowo-handlowe i ogół ludności i z tego względu mogą, a w praktyce muszą być ograniczane w zależności od sytuacji zaopatrzenia.

W poprzedniej wojnie głównym źródłem energii był węgiel. Powojenny rozwój produkcji paliw syntetycznych dostarczył znacznej ilości środków zastępczych.

Środki naturalne to węgiel, ropa naftowa i jej pochodne.

Węgiel jest coraz bardziej wypierany i przybiera raczej rolę surowca. Został on wyeliminowany jako środek opałowy dla floty nawet przez Anglię, mimo jego znacznych ilości, i zastąpiony przez mazut. Węgiel daje mniejszy niż mazut promień działania jednostkom floty, jest bardziej objętościowy od mazutu przy jednakowej kaloryczności, jest trudniejszy do naładunku od paliwa płynnego i wymaga większej ilości robotników; dym węglowy zdradza położenie i nie da się wyzyskać dla wytwarzania zasłony dymnej, jak dym spalonego mazutu; osiągnięcie i utrzymanie maksymalnej szybkości przy użyciu węgla jest mniej korzystne, niż przy mazucie.

Próby laboratoryjne użycia pyłu węglowego do motorów spalinowych nie dały pożądaných wyników. Węgiel pozostaje nadal podstawowym środkiem opałowym dla potrzeb komunikacji kolejowej i ludności, oraz głównym surowcem dla produkcji energii elektrycznej i benzyny syntetycznej.

Ropa naftowa wydobywana z ziemi nie ma obecnie praktycznego zastosowania w stanie surowym. Dopiero jej produkty pochodne, uzyskiwane drogą destylacji lub innymi procesami, dostarczają środków do rozmaitych celów.

Pierwszym w historycznym rozwoju produktem ropy była nafta używana do oświetlenia, następnie olej gazowy, jako materiał pędny do silników Diesla, dalej oleje smarne neutralizujące tarcia w maszynach, parafina do wyrobu świec, materiałów aptekarskich i papieru natłuszczonego, asfalt do budowy nawierzchni

drogowych, koks ponaftowy, mający zastosowanie przy produkcji elektrod, wreszcie mazut, jako materiał opałowy we flocie, i benzyna.

Wszystkie te pochodne produkty ropy muszą być poddane procesowi oczyszczania, który się nazywa rafinowaniem. Proces rafinowania w zależności od gatunku ropy daje większy lub mniejszy odsetek pochodnych, o różnej ich wartości i przydatności.

Światowa produkcja ropy naftowej w 1939 roku wynosiła około 284 milionów ton; przyrost na rok 1940 określano na 4%. Z pośród 8 głównych państw produkujących ropę na same tylko St. Zjednoczone A.P. przypada  $\frac{2}{3}$  ogólnej ilości. W uszeregowaniu państw-producentów ropy, pod względem jej wydobycia Polska zajmuje 20 miejsce, z produkcją 522 tys. ton rocznie, podczas gdy nasi sąsiedzi: Rumunia 6-te (6,228 tys. ton), Niemcy 16-te (775 tys. ton), Węgry 28-me (103 tys. ton), według danych z 1940 roku; Rosja produkowała 29,5 miliona ton w latach 1937—1939.

Z wymienionej wyżej światowej produkcji ropy w handlu międzynarodowym znajduje się w czasie pokoju zaledwie jedna czwarta, tj. około 80-ciu milionów ton, ponieważ jej największy producent — Stany Zjednoczone — zużywa na własne potrzeby 90% własnej produkcji, a około połowy światowej, natomiast drugi z kolei — ZSSR miał w ostatnich latach znikome nadwyżki wywozowe. Z punktu widzenia dyslokacji źródeł naftowych 75% przypadającej na eksport ropy światowej pochodzi z państw amerykańskich, wśród których gros ze St. Zjednoczonych i Wenezueli; drugą grupę stanowią państwa Bliskiego Wschodu, dostarczające 20% ropy eksportowej; do 3-ciej grupy należą Rumunia i Rosja, wywożące łącznie 5% ropy znajdującej się w handlu międzynarodowym.

Ropa przychodzi na rynek światowy w swej postaci naturalnej tylko w  $\frac{1}{4}$ , natomiast  $\frac{3}{4}$  eksportu stanowią jej pochodne, pochodzące z rafinowania.

Ponieważ ropa jest artykułem handlu morskiego, przeto jej dostawa jest uzależniona od transportów morskich; stąd konieczność posiadania floty cystern. O ich znaczeniu świadczy fakt, że cysterny morskie stanowią siódmą część ogólnego tonażu statków handlowych świata.

Polityka naftowa poszczególnych państw zależy od ich położenia. Wielka Brytania opiera ją na kontroli źródeł naftowych i na sprowadzaniu produktów rafinowanych.

Francuska polityka naftowa, szczególnie od 1928 roku, opierała



się na imporcie surowej ropy, która następnie była rafinowana w kraju. Niemcy, nie mając pewności opanowania dróg morskich, poszły w kierunku podniesienia wydajności własnych złóż, produkcji syntetycznej z węgla i innych namiastek, wreszcie tworzenia zapasów.

*Benzyna.* Postęp elektryfikacji i rozwój przemysłu samochodowego z chwilą wprowadzenia silnika spalinowego, spowodowały stopniowe zmniejszenie zapotrzebowania na naftę i wzmożone zastosowanie benzyny. Przypadkowe odkrycie procesu „cracking’u“ przyczyniło się do udoskonalenia produkcji benzyny, a następne doświadczenia pozwoliły na zróżnicowanie jej gatunków, według których dzielimy benzynę na: lekką, średnią i ciężką.

Wartość benzyny, z punktu widzenia jej odporności na ciśnienie, mierzy się ilością „oktanów“. Odporność ta ma znaczenie dla zmniejszenia ilości zużywanego przez silnik paliwa, względnie dla zwiększenia jego wydajności, co decyduje np. w lotnictwie o zwiększeniu zasięgu samolotu lub o jego szybkości. Najlepszą, bo 100 oktanową, mieszanekę benzyny uzyskano w ostatnich dopiero latach w St. Zjednoczonych A. P.

*Benzyna syntetyczna.* Nieodzownym warunkiem produkcji sztucznej benzyny jest posiadanie bogatych pokładów węgla. Kosztowność instalacji i stosunek ilościowy tego surowca do otrzymanego produktu (4,5 tony węgla na jedną tonę benzyny) decydowały o rezerwie, z jaką odnosiła się do tego źródła zaopatrzenia np. Wielka Brytania, mimo nieograniczonych ilości węgla. Źródła niemieckie podają koszt budowy fabryki syntetycznej na 4 miliardy R.M.; rzeczoznawcy brytyjscy podnoszą go trzykrotnie.

Rozmach niemiecki w kierunku rozwoju produkcji benzyny syntetycznej na podkładzie węglowym, można wytłumaczyć w świetle toczonych wojny nie tyle faktycznymi możliwościami własnymi, ile z góry powziętym planem i pewnością eksploatacji cudzych pokładów.

Wprawdzie Polska posiada bogate złoża węglowe, lecz pewna właściwość naszego węgla poważnie obniża możliwości ich wyzyskania dla produkcji benzyny syntetycznej. Nie bez znaczenia będą także: konieczność olbrzymich wkładów, powolność amortyzacji w stosunku do wielkości wkładów, a wreszcie i zupełny brak fachowców w tej dziedzinie. Jeżeli nawet możemy mieć nadzieję na pokonanie tych trudności, decyzja wykorzystania

musi oprzeć się na dwu czynnikach: eksploatacji tego surowca dla celów wywozu i jego roli w planach elektryfikacji kraju.

Innymi surowcami dla produkcji benzyny są lignity i łupki bitumiczne. Ponadto, ponieważ nafta jest zdaje się produktem naturalnej destylacji olei roślinnych — czynione są próby sztucznej ich destylacji, przyspieszającej ten proces. Możliwości takie dają kolonie dostarczające olei palmowych, orzechów ziemnych itp.

### 39. PALIWA SILNIKOWE

W interesie gospodarki narodowej leży wyzyskanie możliwie wszystkich zasobów i źródeł energetycznych. Paliwa silnikowe można otrzymywać, wyzyskując wszystkie rodzaje węgla i bituminy, pył węglowy, alkohol, benzol, gazy, spadki wodne, siłę wiatru itp.

Niski stan motoryzacji Polski wyrażał się m. in. w małym zużyciu paliw do silników spalinowych; ilustruje to poniższe zestawienie z 1936 r.

|                          |             |
|--------------------------|-------------|
| Polska . . . . .         | 111.200 ton |
| Czechosłowacja . . . . . | 216.000 “   |
| Niemcy . . . . .         | 1.948.000 “ |

Potrzeby kraju były pokrywane całkowicie z własnej wytwórczości, która pozwalała także na wywóz, zwłaszcza alkoholu i przetworów ropy naftowej. Stały spadek tego wywozu już przed wojną i rabunkowa gospodarka niemiecka w okresie okupacji stanowią poważny problem dla przyszłości, w związku z zamierzoną motoryzacją i rozbudową przemysłu.

Wielkość przyszłych potrzeb gospodarczych kraju jest trudna do ustalenia. Jeżeli założymy ogólne powiększenie terytorium Polski, kalkulacja potrzeb będzie możliwa przez porównanie z Niemcami. W tym wypadku „zużycie paliw ciekłych będzie równe co najmniej połowie tego, jakie było w Niemczech przed wojną, czyli 3 miliony ton rocznie“ (719). Widoki pokrycia tych potrzeb własną produkcją przedstawia poniższy przybliżony rachunek:

|  |                      |
|--|----------------------|
| Własne złoża ropy naftowej . . . . .           | 600 tys. ton rocznie |
| “ paliwa zastępcze (alkohol, benzol) 100 “ “ “ | 100 “ “ “            |
| co czyni łącznie . . . . .                     | 700 “ “ “            |



Podniesienie wydajności polskich rafinerii, o dalszych 500 tys. ton rocznie ropy z przywozu, określa łączne możliwości własnego pokrycia potrzeb na 1200 tys. ton paliw i smarów, a więc — daje w perspektywie niedobór 1800 tys. ton rocznie, które musielibyśmy przywozić w postaci gotowych wyrobów.

Trudności takiego rozwiązania zmuszają do wykorzystania wszelkich innych możliwości. Do nich należą: dalsze poszukiwania i rozwój eksploatacji rodzimych złóż ropy naftowej i innych źródeł zaopatrywania.

Istnieje pogląd, że obserwowane od lat zmniejszanie się wydajności złóż ropy naftowej w okręgu borysławskim nie wyklucza możliwości poprawienia tego stanu, przy zastosowaniu lepszych środków technicznych. Jeżeli te przewidywania, oparte zresztą na przedwojennych próbach, są uzasadnione, nie należy niczego zaniedbać, mając na względzie nie tyle interesy gospodarki pokojowej, ile konieczność posiadania rezerw na wypadek potrzeb wojennych.

Tą samą zasadą należałoby się kierować także w stosunku do innych terenów ropodajnych, bądź już dawniej eksploatowanych, jak okręg jasielsko-krośnieński, bądź też w rejonach dających pewne wskazówki istnienia złóż naftowych. Zapoczątkowane prace poszukiwawcze Państwowego Instytutu Geologicznego obejmowały: okręg pomorski (okolice Inowrocławia), rejon Szczucina nad Wisłą, okolice Mielca i Dębicy. Rozplanowanie tych poszukiwań w czasie i przestrzeni może przyczynić się w dużym stopniu do ustalenia wielkości rodzimych zasobów.

*Para*, z którą ponownie czyniono próby zastosowania w silnikach, nie dała realnych wyników.

*Gazy*. Grupę gazów opałowych stanowią: ziemny, koksowy, miejski (z kanałów ściekowych), wodny, generatorowy i wielkopieczowy.

Zastosowanie gazów do silników natrafia na dwie niedogodności: niską wydajność energii na jednostkę objętości, co z kolei zmusza do instalowania dodatkowych urządzeń na samochodach, zwiększając ich ciężar własny, i drugą: w wypadku szerszego rozpowszechnienia — zachodzi konieczność zorganizowania specjalnej sieci zaopatrywania pojazdów mechanicznych.

Spśród wymienionych największe zastosowanie może mieć jako paliwo silnikowe suchy gaz ziemny, ze względu na wysoką wartość opałową i dużą zdolność wytwarzania energii na jednostkę objętości.

Gaz miejski, pochodzący z kanalizacyjnych wód ściekowych jest bardzo rozpowszechniony, zwłaszcza w Niemczech. Może być przewożony bądź w zbiorniku z płótna gazoszczelnego, umieszczonym na dachu samochodu, bądź w butlach stalowych pod wysokim ciśnieniem.

Jeszcze innym źródłem energii jest gaz drzewny lub węglowy. W W. Brytanii widzieliśmy liczne autobusy z przyczepkami, w których mieści się węgiel drzewny. Motor w tym wypadku czerpie energię z gazu drzewnego, przy pomocy zainstalowanego generatora.

*Alkohol* może mieć duże zastosowanie jako materiał pędny. Jednoczesne jego użycie przy wyrobieniu materiałów wybuchowych stawia kres w jednym lub drugim kierunku, w zależności od zapotrzebowania ilościowego. Ze względu na rolniczy charakter Polski paliwo to musi być brane pod uwagę, jako środek zastępujący benzynę. Wartość oktanową alkoholu można poprawiać, przez jego mieszanie z benzyną i innymi paliwami.

Istnieją także możliwości otrzymywania alkoholu metylowego na drodze syntetycznej z gazu wodnego, na podkładzie surowcowym koksu, wszelkich rodzajów węgla i torfu (719).

*Benzol* mieszany z benzyną jest dobrym paliwem dla silników, a jego wartość opałowa jest znacznie wyższa od alkoholu i tylko nieco ustępuje benzynie. Jako produkt uboczny gazowni i koksowni, benzol jest związany z przemysłem metalurgicznym. Jego produkcja roczna w Polsce wynosiła około 10 tysięcy ton. Ze wzrostem gazyfikacji kraju nastąpi znaczne zwiększenie produkcji benzolu, która np. w Niemczech sięgała 300 tysięcy ton rocznie.

*Pył węglowy* znalazł zastosowanie w silnikach Diesla. Przewidują w tym zwłaszcza Niemcy.

Żaden z przytoczonych środków z osobna nie jest w stanie pokryć potrzeb paliwa w czasie wojny, lecz ich łączne zastosowanie w warunkach konieczności może dać pewne wyniki. To też żadne państwo nie powinno zaniedbać wszelkich możliwości pomnożenia tych środków, bez względu na aktualność ich zastosowania, które może się zmienić przy dalszych udoskonaleniach.

Kończąc uwagi o środkach zaopatrzenia w paliwo, możemy przytoczyć słuszny pogląd, że w miarę wzrostu trudności w tej dziedzinie należałoby raczej dążyć do przystosowania silników do możliwego uzyskania w większej obfitości paliwa, zamiast przystosowywać paliwo do istniejących silników (176).



#### 40. SPOSOBY ZAOPATRYWANIA W PALIWO

Analogicznie do zaopatrzenia w inne surowce, środki pędne dla celów wojny uzyskuje się przez: gromadzenie zapasów, import, wzmoczenie produkcji krajowej, eksploatację terenów okupowanych.

*Zagadnienie zapasów.* Są możliwe dwa sposoby tworzenia zapasów materiałów pędnych: 1) przez państwo, co ułatwia jednolitość akcji i kontrolę (Anglia, Niemcy) i 2) przez przemysł prywatny, co jest dogodniejsze ze względów budżetowych (Francja, Włochy, Japonia).

Kalkulacja wielkości potrzebnych zapasów jest bardzo rozbieżna i waha się, dla państwa o dużym potencjale wojennym, od 7 do 30 milionów ton rocznie. Pomijając koszty zakupu i składowania, które np. w Anglii wynoszą £ 3 za tonę, ważne znaczenie ma sama metoda magazynowania, której wybór będzie miał również wpływ na ogólne wydatki związane z tworzeniem zapasów paliwa.

Niebezpieczeństwo lotnicze przemawia raczej za budową licznych małych zbiorników, rozrzuconych w wyznaczonych obszarach kraju i o ile możliwości ukrytych pod ziemią. O ile gromadzenie znacznych zapasów jest niezwykłym obciążeniem budżetu, o tyle ich znaczenie w wojnie totalnej i błyskawicznej rośnie, w zależności od położenia strategicznego kraju i jego możliwości transportowych. Np. pokojowe zapasy benzyny w Niemczech wynosiły  $\frac{1}{10}$  konsumpcji.

*Import* wymaga: dostawców, transportu i ewentualnie rafinerii. O wyborze dostawców w czasie wojny decyduje własne położenie, w czasie pokoju — środki finansowe.

Analogicznie do sposobu zabezpieczenia dostaw surowcowych, rząd może zainteresować firmę zagraniczną w tworzeniu składów na naszej ziemi, udzielając wszelkich ułatwień, albo też finansuje przemysł naftowy w krajach, z którymi łączność w czasie wojny może być zachowana. Np. Wielka Brytania „kontroluje“ 20% przemysłu naftowego świata, ale przykład Iraku wskazuje, że kontrola finansowa czy gospodarcza nie zastąpi nigdy... wojskowej.

*Transporty.* Ponieważ transport benzyny przeważnie odbywa się drogą morską — na pierwsze miejsce wybija się sprawa tonażu, osłony i uzupełnienia.

Poszczególne państwa rozwiązywały to zagadnienie w zależno-

ści od ich położenia. Stany Zjednoczone i W. Brytania zajmują pierwsze miejsca pod względem tonażu morskiego cystern. Włochy poszły też w tym kierunku.

Transporty śródlądowe wymagają odpowiedniego taboru (wagonów lub barek-cystern); ich bardzo pożądane uzupełnienie stanowią rurociągi, które mogą być przeprowadzane nie tylko od własnych źródeł, lecz i z obszarów obcych oraz do stacji przeładunkowych.

*Rafinerie.* Rafinować można u siebie nie tylko ropę z własnych źródeł, lecz także importowaną, zależnie od polityki naftowej stosowanej przez państwo. Większość tonażu importowanego stanowi gotowa benzyna.

Względy, którymi się kierują państwa stosujące taką właśnie politykę są następujące: większe niebezpieczeństwo lotnicze grozi jakoby rafineriom, niż zbiornikom benzyny; benzyna wymaga mniejszego tonażu i mniejszej ilości robotników niż ropa; benzyna otrzymywana z rafinowania zależy od wartości ropy, podczas gdy sprowadzana zaspakaja żądane wymagania jakościowe. Od tych względów i od warunków danego kraju zależy wybór jednego lub drugiego sposobu.

Jeżeli chodzi o własną eksploatację, to rafinerie powstają zazwyczaj w miejscu wydobywania ropy, a to ze względu na oszczędzenie kosztów transportu i wykorzystanie produktów rafinowania. Warto przypomnieć, że dla uzyskania 400 ton benzyny potrzeba 500 ton ropy.

Polski „Polmin“ rozporządzał jedną z największych w Europie rafinerii. Polski przemysł rafineryjny liczył 39 rafinerii, z których w 1936 roku było czynnych tylko 26. Zdolność przetwórcza wszystkich rafinerii sięgała 1100 tys. ton ropy rocznie, przy czym w 1936 roku przetworzono 489 tys. ton, z czego 329 tys. ton na potrzeby krajowe (719).

Z pośród naszych sąsiadów Czechosłowacja rafinuje 20.400 ton rocznie; produkcja Węgier wraz z rafinowaniem wynosi 315.900 ton rocznie.

*Wzmoczenie produkcji krajowej.* Jest to zagadnienie wydajności własnych złóż i tempa wzrostu konsumpcji. Ulepszenie techniki wydobywania ma niewątpliwie znaczenie, ale musi ono mieć na uwadze opłacalność, o której decyduje ocena wielkości zasobów.

Poprzednia wojna światowa nie dostarczyła miarodajnych wskaźników spożycia benzyny. Np. przy 34% wzroście konsumpcji



światowej w 1918 roku — wzrost średniej dla W. Brytanii był o 120% większy, niż w 1913 roku.

Już poprzednio zwróciliśmy uwagę na zalety stosowania przez niektóre państwa tzw. „shadow systems“, tzn. celowego zaniechania eksploatacji pokojowej pewnych źródeł do czasu „wielkiej potrzeby“.

*Eksploatacja terenów okupowanych* w czasie wojny jest uzależniona od tych samych przygotowań, które były omawiane w odniesieniu do surowców w ogóle.

W zastosowaniu do ropy naftowej wchodzi w grę konieczność pokonania trudności wobec zniszczeń, które mogą mieć miejsce w wypadku nieudania się zaskoczenia.

Do tej pory nie jest ustalony pogląd rzeczoznawców na skuteczność zniszczeń szybów naftowych, a optymizmu głoszonego w tej mierze w toku ostatniej wojny światowej — mimo przykładu ujemnego z rumuńskimi terenami naftowymi w poprzedniej wojnie — jak dotąd, nie potwierdzają najświeższe doświadczenia.

#### 41. ENERGIA ELEKTRYCZNA I ELEKTRYFIKACJA

Do źródeł energii elektrycznej należą: węgiel, ropa naftowa, gaz ziemny, siły wodne, drzewo i torf.

Energia elektryczna służy rozwojowi życia gospodarczego w ogóle, a w szczególności przemysłu, ma też zastosowanie w oświetleniu, komunikacji i transportach. Stan elektryfikacji kraju jest miernikiem jego kultury technicznej. Każde ze źródeł energetycznych spełnia właściwe mu zadania podstawowe, które w pierwszym rzędzie muszą być brane pod uwagę, zarówno przy ich wykorzystaniu, jak i przy współpracy w planach elektryfikacji.

Produkcja energii elektrycznej w Polsce przed wojną przedstawiała się bardzo ubogo i nie tylko nie pokrywała potrzeb gospodarki krajowej, ale była niewystarczająca dla rozwijającego się przemysłu, zwłaszcza wojennego.

Poniższe zestawienie rzuca światło na stan produkcji energii elektrycznej w Polsce w porównaniu z sąsiadami.

|                          | Rok 1928         | Rok 1936 |
|--------------------------|------------------|----------|
|                          | w milionach kWh. |          |
| Niemcy . . . . .         | 27,9             | 42,5     |
| Polska . . . . .         | 2,6              | 2,8      |
| Rosja Sowiecka . . . . . | 5,5              | 32,7     |

Świadomość następstw tego stanu musi być zatem punktem wyjścia przyszłego planu elektryfikacji Polski, opartego o celowe wykorzystanie zasobów. Wśród tych zasobów można brać pod uwagę przede wszystkim dwa źródła krajowe: węgiel i siły wodne.

Eksploatacja pozostałych surowców w normalnych warunkach pokojowych przy realizacji planu elektryfikacji na długą metę — byłaby marnotrawstwem tym większym, że nie rozwiązywałaby problemu, nawet przy wysiłku jak najlepiej pomyślanej ich harmonizacji z podstawowymi źródłami energii. Dotyczy to drzewa i gazu ziemnego, które stanowią zbyt cenny surowiec, aby go spalać pod kotłami, a torf — jako źródło energetyczne — jest jeszcze zbyt wielką niewiadomą, aby się na nim opierać.

Pozostaje zatem węgiel i energia wodna. Te dwa źródła, niezależnie od wszelkich innych poszukiwań i doświadczeń, muszą być rozpatrywane łącznie, tak ze względu na ich znaczenie, jak i skromne możliwości wyboru innych zasobów kraju. Ocena tych źródeł powinna się opierać na czynnikach, które z punktu widzenia realności planu elektryfikacji Polski odgrywają największą rolę. Czynnikiem tymi będą: zasobność źródeł energii, możliwość ich wykorzystania i wzajemnego uzupełniania się, celowość ich rozbudowy z punktu widzenia hierarchii potrzeb. Nie trzeba chyba podkreślać znaczenia takiego czynnika, jak cena prądu, która stanowi podstawowe zagadnienie w inwestycjach o charakterze użyteczności publicznej.

Elektryfikacja kraju ma zaspokoić potrzeby przemysłu, komunikacji, rolnictwa i gospodarstw domowych. W miarę uprzemysłowienia potrzeby te będą wzrastały. Charakter tych potrzeb wymaga ciągłości dostawy do miejsc spożycia energii i taniości prądu.

W hierarchii potrzeb na pierwszym miejscu stoi przemysł, którego szybka rozbudowa będzie decydowała o zrównoważeniu normalnej struktury gospodarczej kraju, o tempie procesu odbudowy i o wzmożeniu potencjału obronnego. Stąd wniosek, że w rozplanowaniu produkcji energii elektrycznej (siłą rzeczy długofalowym) musi się uwzględnić także, jeżeli nie przede wszystkim — czynnik szybkości inwestycji. Na szybkość inwestycji elektrycznych wpłynie nie tyle wybór źródeł energii, gdyż konieczność ich powiązania jest ugruntowana dostatecznie zarówno wśród specjalistów tego działu, jak i w ogólnych sferach gospo-



darczyczych, lecz raczej rozplanowanie tych inwestycji z uwzględnieniem potrzeb określonych rejonów.

Analiza możliwości wykorzystania głównych źródeł energetycznych na tle rzeczywistości polskiej daje następujący obraz. Pomimo bogactwa naszych zasobów węglowych — oparcie się na nich, jako na źródle energii, nie jest wolne od zastrzeżeń. Należy liczyć się z ich wyczerpaniem.

Węgiel będzie stanowił jeden z najważniejszych artykułów naszego wywozu. Jest możliwe jego bardziej celowe wyzyskanie dla przemysłu syntetyczno-chemicznego. Złóża węglowe są położone w strefie przygranicznej, a więc zagrożonej.

Jeżeli chodzi o siły wodne — ich źródła nie są też położone korzystniej. Mają one ponadto tę słabą stronę w porównaniu z węglem, że nie nadają się do gromadzenia zapasów. Elektrownie wodne zależą bowiem od ilości rozporządzalnej wody, na którą mają wpływ opady atmosferyczne; wymaga to posiadania znacznej rezerwy instalowanej mocy.

Pogląd, że energia dostarczana przez elektrownie wodne jest tańsza, nie jest uzasadniony, wobec typowego zjawiska, że są one na ogół położone z dala od źródeł spożycia, co podraża koszt dostawy na duże odległości i naraża linie przesyłowe na przerwy.

Z tego rozważania można wnioskować, że użycie węgla jako źródła będzie usprawiedliwione w tym wypadku, gdy jego zastąpienie przez siły wodne znacznie podwyższy koszt produkcji energii elektrycznej; co za tym idzie „możliwie największe wykorzystanie sił wodnych jest raczej nakazem racjonalnej gospodarki zasobami energetycznymi kraju, niż wynikiem nadziei na większe doraźne korzyści ekonomiczne“ (720).

W konsekwencji — nie negując słuszności dalekosiężnych planów szerokiej rozbudowy źródeł energii wodnej, połączonych z równoczesnym uszlusowaniem głównych arterii komunikacyjnych Wisły i Bugu — bardziej uzasadniony wydaje się pogląd uwzględniający w pierwszym okresie powojennym zaspokojenie doraźnych potrzeb, których wyrazem będą elektrownie ciepłe.

Na inwestycje elektryczne (poza źródłami energii) składają się: sieć dalekosiężna, okręgowe sieci wysokiego napięcia i sieci miejscowe, dla bezpośredniej obsługi odbiorców. Całość uzupełniają liczne stacje transformatorowe różnej wielkości oraz setki lokalnych elektrowni — komunalnych czy prywatnych, o napędzie od wiatraka, poprzez silniki spalinowe do wielkich siłowni miejskich lub fabrycznych.

Budowa nowej siłowni trwa 2 do 3 lat. Posiadanie własnych lokalnych elektrowni ma wiele dodatnich stron. Stanowią one źródła rezerwowe na wypadek przerw w dostarczaniu prądu z sieci ogólnej, wpływają na regulowanie cen prądu, mogą pokrywać zwiększone potrzeby własne nie znajdujące pokrycia w dostarczonej z zewnątrz sile, mogą wreszcie zasilać swymi nadwyżkami sieć ogólną. Jest rzeczą zrozumiałą, że te cechy dodatnie mają o tyle znaczenie, o ile elektrownie lokalne są włączone do sieci ogólnej, co zresztą stanowi regułę w gospodarce energią elektryczną.

Jeżeli chodzi o przemysł wojenny to względy bezpieczeństwa i ciągłości produkcji wymagają, aby dostawa energii była zapewniona przynajmniej z dwóch źródeł, z których jednym musi być własna siłownia. W powiązaniu tych źródeł trzeba brać pod uwagę okoliczność, aby nie mogły być one zniszczone równocześnie.

Wchodzi tu zatem w grę: właściwy wybór źródeł i ich położenie w stosunku do zakładów przemysłowych, oraz stopień zabezpieczenia elektrowni okręgowych i stacji transformatorowych.

Linie przesyłające energię są stosunkowo mało wrażliwe na zniszczenie z powietrza. Transformatory można ukrywać pod ziemią. Natomiast większe niebezpieczeństwo grozi elektrowniom wodnym, ze względu na trudność ich ukrycia i czas odbudowy zniszczeń.

Polskę czekają wielkie zadania w zakresie elektryfikacji. W 1938 roku spożycie prądu na mieszkańca wynosiło u nas 122 kWh przy czasie użytkowania mocy instalowanej — 2350 godzin. W okresie zaborów, polityka elektryfikacyjna sprowadzała się przeważnie do budowy siłowni miejskich i fabrycznych, i to w większych ośrodkach. Miasta były eksploatowane przeważnie przez koncesjonariuszy zagranicznych, najczęściej w kolizji z interesem gospodarki komunalnej.

W Polsce zdawano sobie jednak sprawę z wagi zagadnienia elektryfikacji. Równoległe z zaspakajaniem palących potrzeb bieżących były czynione wysiłki w kierunku planowych inwestycji, z myślą o dalszej przyszłości. Powstała „Spółka Akcyjna Zakładów Elektrycznych Okręgu Radomsko-Kieleckiego (ZEORK), która dokonała powiązania elektrowni fabrycznych tegoż okręgu. Następnie pobudowano linię wysokiego napięcia na przestrzeni Mościce — Starachowice. Przystąpiono do zwiększenia mocy w siłowniach fabrycznych w Pionkach, Starachowicach i w Skarżysku. W związku z planem budowy dalekosiężnych linii w trójkącie Łaziska Górne — Warszawa — Lwów została wzmoc-



niona elektrownia miejska w Warszawie, wzniesiona elektrownia okręgowa w Nisku, kończono elektrownię w Rożnowie i rozpoczęto budowę elektrowni okręgowej pod Starachowicami oraz linii wysokiego napięcia na odcinkach: Starachowice — Warszawa, Mościce — Rożnów, Mościce — Rzeszów. Prawda, że osiągnięcia te w skali potrzeb były skromne, ale w porównaniu z możliwościami kraju zdanego wyłącznie na własne siły i środki — raczej imponujące.

## ROZDZIAŁ VIII

### ZAGADNIENIE SIŁ ROBOCZYCH

- Treść: 42. Potrzeby ogólne.  
 43. Potrzeba sił wykwalifikowanych.  
 44. Rezerwy sił roboczych.  
 45. Kobięce siły robocze.  
 46. Mobilizacja sił roboczych.  
 47. Potencjał ludnościowy Polski.

#### 42. POTRZEBY OGÓLNE

Jedną z największych trudności, jakie wywołuje wojna — to konieczność pogodzenia zapotrzebowania siły żywej do bezpośredniej walki i dla zaopatrywania frontu.

Jeżeli w czasie pokoju potrzeba rąk roboczych daje się zaspokoić różnymi sposobami, w stopniu zależnym od stanu zaludnienia i potencjału gospodarczego kraju, a nawet występuje zjawisko ich nadmiaru, to w czasie wojny każde państwo staje przed dylematem: jak zapobiec uszczupleniu sił walczących bez narażania ich na niedostatek środków walki i życia, skoro dla wykonania obu tych zadań istnieje tylko jedno źródło — własny naród.

Mało tego: zadania te wymagają w zasadzie ludzi tych samych kategorii pod względem sił żywotnych, zdrowia, wieku i płci. Wojsko mobilizuje mężczyzn w wieku od 18 do 45 lat, albowiem wysiłek żołnierza wymaga pełni sił. Tymczasem to jest właśnie wiek najwydatniejszych sił roboczych, tym konieczniejszych, że zwiększają się niepomierne potrzeby wydobywania, produkcji, żywienia, zaopatrzenia, a jednocześnie rosną straty, zarówno na froncie jak i w armii pracy.

Przyjrzyjmy się bliżej potrzebom sił zbrojnych.

Jeszcze przed drugą wojną światową był dość rozpowszechniony pogląd, że z rozwojem mechanizacji wojska nastąpi znaczne zmniejszenie walczącej masy ludzkiej, którą zastąpią maszyny, a tym samym obsługa frontu przez kraj zyska na sile. Kalkulacja stosunku ilości pracujących w kraju do zmobilizowanych doprowadziła do dużych różnic: 17:1 — wg obliczeń amerykańskich, 9:1 — wg Possony'ego i 4,5:1 — wg Dr. Leonhardt'a.

Jakież są podstawy takiej kalkulacji?

Musi ona być oparta zarówno na analizie doświadczeń poprzedniej wojny światowej, jak i na badaniach struktury zawodowej ludności, dla której proces populacyjny i układ piramidy wieku mają podstawowe znaczenie.

Cóż mówią doświadczenia wojenne? Podczas gdy w 1870 roku wystarczało zmobilizować 5% ludności, to w latach wojny 1914 — 1918 liczba ta wzrosła od 10 do 20%, co było możliwe jedynie przy zaniechaniu wszelkiej zbędnej produkcji absorbującej siły robocze.

A teraz potrzeby od strony produkcji.

Jeżeli przyjąć jako uzasadnioną tezę o zmniejszeniu, pod wpływem mechanizacji, zapotrzebowania ilościowego masy walczącej, to poniższe liczby wskażą, jakie są potrzeby współczesnej produkcji.

- Karabin automatyczny wykonuje 6 do 8 robotników.
- Mały czołg wykonuje 46 robotników.
- Samolot wykonuje 50 robotników.
- Krążownik wymaga pracy 18.000 robotników.
- Torpedowiec wymaga pracy 5.400 robotników.
- Okręt podwodny wymaga pracy 4.000 robotników.
- Bateria moździerzy 220 mm wymaga pracy 990 robotników.
- Działo 105 mm wymaga pracy 495 robotników.
- Haubica 100 mm wymaga pracy 225 robotników.
- Parowóz wymaga pracy 110 robotników.

Jeżeli teraz uprzytomnimy sobie, że na jedną dywizję francuską wypadało

|                           | w 1914 r.    | a w 1929 r. |
|---------------------------|--------------|-------------|
| Dział . . . . .           | 36 . . . . . | 144         |
| Kb. masz. (K.M.). . . . . | 24 . . . . . | 113         |
| Czołgów . . . . .         | — . . . . .  | 20          |
| Samolotów . . . . .       | — . . . . .  | 30          |
| Lekkich K.M. . . . .      | — . . . . .  | 377         |



### 43. POTRZEBA SIŁ WYKWALIFIKOWANYCH

Najpierw należy ustalić pojęcie robotnika wykwalifikowanego. Według jednej z definicji będzie to taki robotnik, który jest zdolny wykonywać kilka różnych funkcji w danej wytwórni, a jego oswojenie z ogólną techniką pozwala mu łatwo przystosować się do obsługi innej maszyny (177).

Takie określenie, zresztą bardzo szerokie, jak sam autor przyznaje, jest może słuszne w sensie specjalizacji, a więc w zastosowaniu do użycia sił roboczych wyłącznie w masowej produkcji maszynowej. Jeżeli się jednak weźmie pod uwagę bezpośrednie potrzeby wojska, szerokich mas ludności, rozległej produkcji rolnej — to kategoria robotników wykwalifikowanych, niezbędnych dla obsługi tych potrzeb, musi odpowiadać innym wymaganiom.

Motoryzacja i mechanizacja wojska wymaga: a) znacznej ilości obsługi wykwalifikowanej dla pewnych narzędzi wojny (czołg, samochód, samolot), b) licznych zespołów reparacyjnych dla tegoż sprzętu, c) specjalistów konserwacji i utrzymania sprzętu, d) specjalistów (techników i konstruktorów) obserwujących pracę wprowadzonego do użytku sprzętu, a to w celu jego doskonalenia. Produkcja rolnicza potrzebuje nie tylko wykwalifikowanych kierowników gospodarstw, a w pewnych gałęziach i wykonawców, lecz także obsług specjalnych, nie mających bezpośredniego związku z rolnictwem, a jednak koniecznych dla prowadzenia, konserwacji i naprawy sprzętu, obsług tym liczniejszych, im jest wyższy stopień mechanizacji uprawy roli.

Takie same wreszcie potrzeby pozostają dla reszty ludności, choćbyśmy je jak najbardziej ograniczyli.

Otóż ta kategoria robotników wykwalifikowanych — to rzemieślnicy, bez których nie mogą się obejść ani fabryki, bez względu na stopień racjonalizacji produkcji przemysłowej, ani wojsko, w jego życiu codziennym i w walce, ani rolnictwo, ani ludność zmobilizowana, czy też nie.

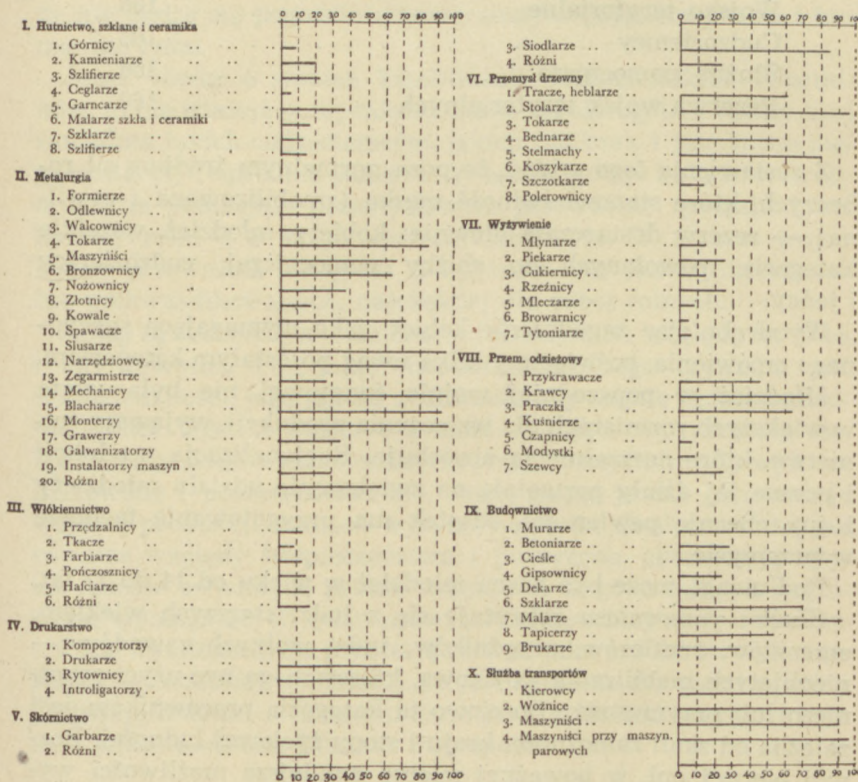
Jak wielkie znaczenie przywiązywano w III Rzeszy do zapewnienia sobie kadr rzemieślniczych w związku z przygotowaniem do wojny, świadczy olbrzymia propaganda i pomoc skierowująca masy bezrobotnych do rzemiosła. A jak wielkie spustoszenie wyrządziła w tej kategorii pracowników mechanizacja produkcji, mogliśmy obserwować na terenie okupacji niemieckiej w samej tylko Polsce, gdzie pierwotny zamiar zniszczenia małych wytwórni i warsztatów rękodzielniczych musiał być zaniechany, raz dla

braku rzemieślników niemieckich, po drugie — wobec konieczności pomnożenia produkcji. W konkluzji zatem cytowaną definicję robotnika wykwalifikowanego w produkcji przemysłowej należy uzupełnić, zaliczając do tej kategorii także i rzemieślników.

Tablica Nr 10, charakterystyczna wprawdzie dla stosunków gospodarczych na zachodzie, poucza w jakim stopniu rzemieślnicy różnych zawodów są absorbowani przez produkcję przemysłową (177).

TABLICA No. 10

UDZIAŁ ROBOTNIKÓW WYKWALIFIKOWANYCH  
w rozmaitych działach przemysłu



### 44. REZERWY SIŁ ROBOCZYCH

Dla zobrazowania różnych kategorii sił roboczych biorących udział w produkcji wojennej, przytoczymy ich zestawienie wg St. Płużańskiego dotyczące Francji z pierwszej wojny światowej.



| <i>Robotnicy cywilni</i>          | W tysiącach |
|-----------------------------------|-------------|
| Inwalidzi wojenni . . . . .       | 13          |
| Młodzież poniżej 18 lat . . . . . | 133         |
| Mężczyźni . . . . .               | 243         |
| Kobiety . . . . .                 | 430         |

| <i>Zmobilizowani (i jeńcy)</i>         |     |
|--|-----|
| Jeńcy wojenni . . . . .                | 40  |
| Rezerwiści . . . . .                   | 54  |
| Robotnicy kolonialni . . . . .         | 61  |
| Wojsko terytorialne . . . . .          | 105 |
| Cudzoziemcy . . . . .                  | 108 |
| Służba pomocnicza . . . . .            | 166 |
| Rezerwa wojsk terytorialnych . . . . . | 169 |

Z zestawienia tego widać, że poza normalnym źródłem sił roboczych, które stanowi ludność męska (zmobilizowana i cywilna) — rezerw dostarczają głównie: kobiety, młodzież, wszelkie kategorie powołanych do służby pomocniczej, cudzoziemcy i jeńcy.

Wyodrębniając zagadnienie kobiet, jako wymagające specjalnego omówienia, poświęcimy kilka uwag pozostałym kategoriom.

*Młodzież* w poprzedniej wojnie światowej nie była użyta w większych rozmiarach dla wzmożenia produkcji, wyjąwszy rolnictwo, które normalnie ją absorbuje. Racjonalizacja produkcji i pewne jej działy pozwalają na zwiększenie udziału młodzieży i już obecnie pewien jej odsetek ma przygotowanie fachowe w przemyśle.

Pod uwagę może być brana młodzież w wieku od 14 do 17 lat.

*Służba pomocnicza* rekrutuje się z ludzi starszych wiekiem, emerytów, rentierów, urzędników, ludzi wolnych zawodów — nieobjętych mobilizacją wojskową, którzy mogą być użyci ochotniczo lub przymusowo. Ilościowo ta kategoria pracowników jest zależna od skali zamożności kraju i stopy życiowej ludności. Rozwój biernej opl. w poważnej mierze zmniejsza możliwości wykorzystania tego źródła na rzecz produkcji wojennej.

*Cudzoziemcy* mogą stanowić poważne źródło sił roboczych, w zależności od sytuacji politycznej i strategicznej kraju będącego w wojnie. Zazwyczaj będą to obywatele krajów neutralnych lub alianckich. Np. Francja w ubiegłej wojnie zatrudniała wielu Portugalczyków i Włochów. Mogą to być nawet mniejszości naro-

dowe kraju nieprzyjacielskiego, uchodzące do nas ze względów politycznych lub oportunistycznych (dla uniknięcia poboru do wojska), jak to miało miejsce z Grekami, poddanymi Turcji walczącej w grupie państw centralnych.

Zatrudnienie wymienionych kategorii cudzoziemców następczo może pewne trudności natury prawnej, które mogą być usunięte zawczasu w drodze umów, tylko w stosunku do krajów sprzymierzonych lub zaprzyjaźnionych. Źródło to było intensywnie eksploatowane w ostatniej wojnie światowej przez Niemcy i stanowiło poważny sukces dla produkcji, jednak metody przez nie stosowane nie dadzą się pogodzić z nowoczesnym pojęciem prawa i humanitaryzmu.

Jeżeli chodzi o stopień kwalifikacji cudzoziemskich robotników, to nie istnieją w tej mierze żadne reguły ogólne. Każdy kraj zatrudnia takich cudzoziemców, jakich mu brak i jakich mu mogą dostarczyć sąsiednie państwa. W czasie pokoju będą to w kraju o niskim potencjale przemysłowym przeważnie specjaliści, robotnicy rolni — w kraju uprzemysłowionym. W okresie wojny będzie przeważała kategoria robotników niewykwalifikowanych lub półkwalifikowanych, najczęściej dla robót rolnych.

*Jeńcy* są doskonałym elementem roboczym, ze względu na wiek i siły żywotne. Pomijając nieobliczalność tego czynnika pod względem ilości, jego jakość w nowoczesnej wojnie będzie poślednia wobec tego, że państwo z nami wojujące wyzyska dla siebie także w stopniu maksymalnym przede wszystkim siły wykwalifikowane i półkwalifikowane, zatrzymując je dla pomnożenia własnej produkcji, zamiast wysyłać na front. Okoliczność ta, jak również względy bezpieczeństwa i polityczne, ograniczają użycie jeńców wojennych przede wszystkim do prac rolnych i ogólnych, wymagających tylko niewykwalifikowanej masy roboczej.

Poza wymienionymi pozostają jeszcze jako źródła do wykorzystania — robotnicy kolonialni, co jest aktualne dla państw, które posiadają kolonie, lecz ograniczone możliwościami transportowymi i właściwościami klimatu metropolii.

#### 45. KOBIECE SIŁY ROBOCZE

Przytoczone wyżej dane, jak również przykład Niemiec w poprzedniej wojnie światowej, świadczą, że kobiece siły robocze stanowią poważne źródło rezerw w walce o produkcję tak przemysłową, jak i rolniczą.



Ponieważ to zagadnienie nasuwa szereg zastrzeżeń tak od strony społecznej, jak i technicznej — nieodzownym wydaje się jego rozpatrzenie wszechstronne, w świetle dotychczasowych doświadczeń.

Przed r. 1914 udział kobiet w przemyśle, handlu i służbie transportowej był na ogół niewielki; ograniczał się przeważnie do rolnictwa. Dopiero potrzeby wojny zmusiły do wyzyskania tego źródła. Mimo, że żadne państwo nie zastosowało przymusu pracy dla kobiet, same one weszły do przemysłu, zasilając go coraz liczniej, wbrew zastrzeżeniom i sprzeciwom, które pochodziły ze strony: władz administracyjnych, prywatnych przedsiębiorstw przemysłowych i ogółu kobiet.

Sprzeciwu władz państwowych mają uzasadnienie w obronie zagrożonej populacji i w przewidywaniach narastających trudności powojennych w postaci bezrobocia mężczyzn, wzmożonego przez wielki udział kobiet w przemyśle.

Bez względu na głębokie niewątpliwie znaczenie tych zastrzeżeń, należy się liczyć z nieubłaganymi wymogami wojny, która każe rzucić na front wewnętrzny i zewnętrzny wszystkie rozporządzalne siły i środki, decydujące o zwycięstwie. Doświadczenia, których nam dostarczyła walka cesarskiej administracji niemieckiej z tzw. Hindenburg Programm i ewolucja narodowo-socjalistycznych doktryn społecznych w tej dziedzinie w okresie poprzedzającym drugą wojnę światową, a wreszcie i przykład obecnego wysiłku Wielkiej Brytanii — wskazują, że „nie czas żałować róż, gdy lasy płoną“.

Sprzeciwu przedsiębiorstw prywatnych czerpały swe natchnienie we względach natury utylitarnej. Przedsiębiorcy woleli zachować wydajniejszych w pracy mężczyzn, nie doceniali pracy kobiet, zasłaniając się koniecznością adaptacji urządzeń technicznych do wymogów fizycznych kobiet. W walce tej mieli oni zrozumiałe poparcie ze strony samych robotników i syndykatów robotniczych, którzy widzieli rozrastającą się konkurencję, groźną w przyszłości.

Wartość kobiecych sił roboczych unaoczniała już poprzednia wojna, a postępek w racjonalizacji narzędzi pracy, szczególnie wielki między pierwszą i drugą wojną, zmniejszył w znacznej mierze trudności techniczne.

Największe zastrzeżenia wynikają z samej struktury psychofizycznej kobiet. Ich duża pobudliwość psychiczna, zwiększająca się w miarę napotykania w pracy trudności technicznych, więk-

sza wrażliwość na hałas, troska o dom — wszystko to niewątpliwie wpływa na zmniejszenie wydajności pracy kobiecej. Statystyka stwierdza, że najwydatniejsze są kobiety w wieku od 18 do 22 lat, ale też właśnie traktują pracę najmniej serio. Starsze trudniej poddają się dyscyplinie pracy i są bardziej podatne na wpływy zewnętrzne. Kobiety miejskie są na ogół zdolniejsze od wiejskich; modystki, fryzjerki są szczególnie pojętne.

Wszystkie te zastrzeżenia są mniej lub więcej słuszne i powinny być brane pod uwagę przy zastosowaniu kobiecych sił roboczych w produkcji. Niemniej jednak znaczenie tych zastrzeżeń należy sprowadzić do właściwej miary, w czasie i charakterze zatrudnienia. Od wielu tych braków nie są wolni i mężczyźni.

Prawdą jest, że zużycie maszyn nadmiernym wysiłkiem wojennym powoduje częste defekty i pomnaża wypadki, którym łatwiej zapobiega doświadczony robotnik, a jeszcze lepiej specjalista, o którego coraz trudniej w miarę przeciągania się wojny. Prawdą jest jednak także i to, że w pracach lżejszych kobiety bez trudu mogą zastąpić mężczyzn, a po odpowiednim przygotowaniu i praktyce nie ustępują im nawet w pracach bardziej skomplikowanych.

Statystyka zatrudnienia kobiet w przemyśle francuskim w latach 1914 — 1918 wskazuje, że bezrobocie kobiet spowodowane początkową fazą wojny znikło zupełnie w 1916 r. mimo, że dochodziło do 60% w stosunku do czasów przedwojennych. W niektórych gałęziach wzrost zatrudnienia kobiet był olbrzymi: o 800% w metalurgii, o 350% w transportach, o 60% w przemyśle chemicznym, a chociaż w innych nie było zmian (produkcja kauczuku, włókiennictwo, skórnictwo, handel), a w niektórych nastąpił nawet spadek o 30% (szlachetne metale, szlifierstwo kamieni), to po 4½ latach wojny ogólna zwyżka doszła do 29%.

Liczby te, oraz osiągnięcia niemieckie, są wymownym argumentem za właściwym rozwiązaniem tego problemu, pomimo wszelkich trudności i zastrzeżeń.

Pokonanie tych trudności musi iść w następujących kierunkach: technicznym, zabezpieczenia minimum płac, wykszolenia i opieki społecznej.

a) Właściwości fizyczne kobiet (mniejsza siła i wzrost) wymagają niektórych zmian w kierunku przystosowania maszyn obsługiwanych przez kobiety. Daleko posunięta racjonalizacja pracy jest tu także pomocna i jej kierunek powinien uwzględniać wymogi kobiecej obsługi maszyn. Ponieważ zadanie to wymaga czasu — nie może być odkładane na okres wojny.



b) Względędy sprawiedliwości społecznej i interes produkcji wymagają ustawowego uregulowania płac kobiet za pracę, w celu zapobieżenia jej wyzyskowi, przy równoczesnym zagwarantowaniu wydajności.

Doświadczenia francuskie z poprzedniej wojny doprowadziły do ustalenia następujących norm i zasad. Rozróżnia się 3 kategorie: 1) kobiety, które pracowały w przemyśle przed wojną, 2) prace nie wykonywane dotąd ani przez mężczyzn, ani przez kobiety, 3) prace wykonywane dotąd przez mężczyzn, których mają zastąpić kobiety.

W pierwszym wypadku wynagrodzenie kobiet powinno odpowiadać normom przedwojennym, obowiązującym w danym okręgu i branży. Druga kategoria powinna otrzymywać zapłatę obowiązującą za pokrewną pracę.

W trzecim wypadku należy uznać za słuszną zasadę: za jednakową pracę — jednakowe zarobki, przy uwzględnieniu korektur w określonych wypadkach, wymagających zróżnicowania. Ponadto warunki finansowe produkcji wymagają uwzględnienia kosztów adaptacji urządzeń fabrycznych dla kobiecej siły roboczej.

c) Przesposobienie kobiet do pracy w przemyśle może się odbywać tak w czasie pokoju, jak i wojny. Przesposobienie techniczne w czasie pokoju, które nie jest kontynuowane w praktyce, choćby zbliżonej do nabytych umiejętności, jest na ogół mało celowe. Zmiany techniczne produkcji powodują, że wyszkolony personel po dłuższej przerwie nie jest zdolny do wykonywania wyuczonych prac. Nawet w Niemczech, gdzie sprawa udziału kobiet w produkcji została najradzykalniej rozwiązana, nie przewidywano ich przesposobienia w przemyśle w czasie pokojowym. Niemcy skłaniali się raczej do tworzenia ośrodków kobiecych w zakładach wytwórni.

Ośrodki te mają charakter zespołów instruktorskich przeznaczonych do szybkiego przeszkolenia kobiet, przewidzianych na uzupełnienie lub zamianę męskich sił roboczych w wypadku wojny. Podczas poprzedniej wojny światowej przesposobienie techniczne kobiet było prowadzone przez organizacje kobiece, wprowadzając z nastawieniem na uprzywilejowanie wyższych szczebli wynagrodzenia — niemniej jednak osiągnięte wyniki były znacznie lepsze, niż te, które uzyskano w ciągu lat poprzedzających wojnę. O wynikach takich decydowała możliwość bezpośredniego wykorzystania

w praktyce nabytych umiejętności i zarzucenie nadmiaru teorii, która cechuje zwykle prace przesposobienia pokojowego.

Metody wojennego przesposobienia kobiet do pracy w przemyśle dadzą się w następujący sposób scharakteryzować na podstawie doświadczeń (177).

Przesposobienie to można ująć w 4 grupy.

Pierwszą grupę stanowią prace elementarne, ściśle ograniczone, które dzięki racjonalizacji produkcji zostały udostępnione dla personelu niewykwalifikowanego. Udział kobiet w tej kategorii pracy doszedł do 80%, z których tylko połowa pracowała dawniej.

Drugą grupę wyłania selekcja automatyczna pracownic, w miarę zaobserwowania ich przydatności. Jest to metoda przesposobienia grupowego odrazu przy maszynach, stosowana po kilku godzinach zaznajomienia z ich obsługą. Tu kobiety były zajęte wszystkimi czynnościami właściwymi dla danej grupy — przechodziły jednak automatycznie do prac bardziej skomplikowanych, po stwierdzeniu lepszej przydatności. Udział kobiet w tej kategorii wzrósł od 15% przed wojną do 70% w 1917 r. Uzupełnienie przesposobienia odbywało się na kursach wieczorowych, tak teoretycznie, jak praktycznie w pracowniach.

Trzecią grupę stanowiło przesposobienie szczeblowe, polegające na tym, że kobiety po całkowitym opanowaniu procesu na niższym szczeblu technicznym przechodziły do prac szczebla wyższego, bardziej skomplikowanych. Różnica z poprzednią metodą polega na specjalizacji zbiorowej, w porównaniu z selekcją indywidualną.

Czwartą metodą była objęta grupa doskonalących się w jednej specjalności, również przy zastosowaniu obok praktyki fabrycznej uzupełniającego doszkolenia na kursach wieczorowych. Metoda ta jest możliwa tylko w tych wytwórniach, które mimo wojny zdołały zatrzymać znaczne ilości specjalistów, niezbędnych w charakterze instruktorów doskonalenia, albo w których kobiece ośrodki instruktorskie z okresu pokojowego zostały do tej roli przygotowane. Charakter specjalizacji w tej grupie sprowadza ją do roli normalnej szkoły zawodowej, o możliwościach uzależnionych od warunków produkcji wojennej.

d) Charakter i warunki pracy kobiet, ich obowiązki domowe — nakładają na władze kierownicze i przedsiębiorców szczególne zadania w zakresie opieki nad nimi i ich rodzinami. Potrzeby szybkiej produkcji często zniewalają do nieliczenia się z zakazami czy to nocnej pracy, czy jej przedłużania. Wymagania te nie



mogą mieć zastosowania do pracy kobiecej. Musi być prowadzona surowa kontrola, a jednocześnie zorganizowana opieka nad samą robotnicą w fabryce, jak i nad jej rodziną.

Urządzenia wytwórni powinny uwzględniać potrzeby higieny kobiecej, umożliwiać czy to dożywienie na miejscu, czy nabywanie środków żywności dla pracujących i ich rodzin, rozciągać opiekę nad nieletnimi dziećmi i starcami, w domu lub w rejonie fabryki. Francuski minister uzbrojenia w pierwszej wojnie światowej pozwalał na zatrudnianie kobiet tylko do 21 roku życia, nie zezwalał na nocną pracę poniżej 18 roku, a czas ogólny pracy ograniczył (wraz z odpoczynkami) do 10 godzin. Na ogół praktyczne wyniki organizacji opieki społecznej nad pracującymi kobietami w Europie nie wyszły poza stadium prób i oczekują znaczniejszych w tej dziedzinie wysiłków. Warunkiem zasadniczym wszelkich w tym kierunku poczynań jest wprowadzenie ustawowego obowiązku pracy kobiet.

#### 46. MOBILIZACJA SIŁ ROBOCZYCH

Przygotowania do mobilizacji sił roboczych idą w trzech kierunkach: administracyjnym, przysposobienia, organizacyjnym.

##### A. Przygotowania administracyjne

Polegają one na ewidencji rozporządzalnych sił roboczych wszelkich kategorii i gałęzi produkcji, określeniu potrzeb dla produkcji wojennej, na podstawie zdolności wytwórczej działów gospodarki narodowej, i wreszcie na zgraniu potrzeb z możliwościami.

Celem zasadniczym przygotowań jest umożliwienie właściwego rozdziału ludzi między front i kraj, a następnie rozdział armii robotniczej między poszczególne działy produkcji, samoobronę i służby pomocnicze na froncie wewnętrznym. Przed 1914 r. strony walczące nie przewidziały tego zagadnienia, które w toku wojny rozrosło się do takich rozmiarów, że we Francji w 1918 r. 1/3 sił zmobilizowanych pracowała w kraju, a w Niemczech na 2 miliony walczących na froncie zachodnim — 2.400.000 było zajętych w przemyśle, z czego 50% zdolnych do walki.

Znając trudności celowego rozdziału ludzi między front i kraj — trzeba dążyć już w czasie pokoju do sprowadzenia ich do mini-

mum, przez odpowiednie przygotowanie. Punktem wyjścia tych przygotowań staje się respektowanie dwóch zasad głównych:

- a) potrzeby frontu mają pierwszeństwo,
- b) produkcja wojenna musi być zabezpieczona od samego początku konfliktu, co wymaga dysponowania przez nią znaczną ilością specjalistów i wyzyskania wszystkich źródeł siły roboczej.

Ilość i jakość sił roboczych dla frontu sprowadza się do zagadnienia' specjalistów. Zapotrzebowanie frontu w tej dziedzinie zależne jest od stopnia mechanizacji i motoryzacji sił zbrojnych.

Zabezpieczenie potrzeb produkcji w zakresie sił wykwalifikowanych odbywa się za pomocą reklamacji. Reklamacja polega na wyeliminowaniu indywidualnym specjalistów z mobilizacji wojсковej, celem zachowania ich dla produkcji. Aby uniknąć nadużyć i nieustannej wymiany specjalistów między frontem i produkcją — muszą być ustalone pojęcia „specjalisty“, „zakładów przemysłu wojennego“ i „potrzeb wojennych“ kraju (samoobrona, służby pomocnicze).

Po dokonaniu zasadniczego rozdziału sił między front i kraj, następną fazą przygotowań mobilizacyjnych jest rozdział sił krajowych między poszczególne działy produkcji, z uwzględnieniem ogólnych potrzeb samoobrony kraju i służb pomocniczych.

W rozdziale sił roboczych musi być ustanowiona hierarchia potrzeb. Nie będzie ona łatwa i nie może być sztywna. Ogólnie można ustalić następującą kolejność potrzeb: produkcja przemysłowa i rolnicza, służby pomocnicze, samoobrona.

Potrzeby produkcji przemysłowej znamy; wymagają one specjalistów, sił półwykwalifikowanych i masy roboczej. Po przeprowadzeniu reklamacji niezbędnych specjalistów i przeszkoleniu sił półwykwalifikowanych, jako źródła masy roboczej pozostają: nie objęte mobilizacją wojskową reszty załóg fabrycznych, robotnicy z wytwórni unieruchomionych na czas wojny, bezrobotni wszelkich działów gospodarki, których produkcja w czasie wojny nie rokuje zwiększenia, a nawet się zmniejsza, kobiety i młodzież, robotnicy zagraniczni. Są to pozycje uchwytnie i wymierne. Utrzymanie w aktualności danych ewidencyjnych jest obowiązkiem władz administracyjnych na wszystkich szczeblach.

Dodatkowego źródła sił roboczych w postaci jeńców nie bierzemy pod uwagę w omawianych przygotowaniach, ze względu na jego niewymierność i traktujemy je jako rezerwę koniunkturalną, przede wszystkim dla produkcji rolniczej.



Wymogi mobilizacji sił produkcyjnych rolnictwa prowadzają się do: zapewnienia kierowników dla gospodarstw indywidualnych i zbiorowych, specjalistów dla niektórych działów, instruktorów rolnych i masy roboczej. Tok przygotowań w ogólnych zarysach będzie podobny, jak na rzecz produkcji przemysłowej. Źródła do wyzyskania: niepodlegająca mobilizacji część ludności męskiej, kobiety, młodzież, jeńcy.

Mobilizacja sił na rzecz służb pomocniczych jest warunkiem zaspokojenia minimalnych potrzeb życia wojennego ludności, tak zbiorowych jak i indywidualnych. Trudne jest rozgraniczenie tych potrzeb w zestawieniu z wymogami samoobrony. Pod pojęcie służb pomocniczych (usług) podciągamy te branże przemysłu i rzemiosła, które nie decydują o produkcji wojennej, nie są objęte w znaczniejszej mierze mobilizacją wojskową ani przemysłową. Będą to prywatne małe warsztaty szewskie, krawieckie, ślusarskie, banki, sklepy, przedsiębiorstwa przewozowe itp.

Aczkolwiek siły robocze tej kategorii nie podlegają w rzeczywistości mobilizacji i stanowią raczej resztki pomobilizacyjne — mimo to władze kierownicze powinny wziąć pod uwagę w rozdziale sił potrzeby ludności (zwłaszcza miejskiej) w takiej mierze, aby nie sparaliżować zupełnie życia codziennego i nie przyczynić się tym samym do upadku ducha i zaburzeń wewnętrznych.

Ostrze trudności w tej dziedzinie może być stępione przez racjonalne zaopatrzenie ludności przez organa centralne, pod warunkiem równoczesnej celowej organizacji konsumpcji (ośrodki rozdzielcze, rejony zaopatrzenia). Zarządzenia te nie zdołają mimo wszystko opędzić wszystkich potrzeb ludności, jeżeli się jej nie pozostawi minimalnych sił roboczych i środków.

Rozwój powietrznych środków walki wciągnął w orbitę zniszczenia cały kraj, zmuszając ludność cywilną do samoobrony, uzupełniającej organizację obrony przy pomocy sił zbrojnych. Samoobrona ta o charakterze zbiorowym wymaga znacznych sił i środków: licznych straży pożarnych, narzędzi i środków przeciwpożarowych, zespołów ratowniczych, zespołów roboczych do rozbiórki i zabezpieczenia zniszczonych budowli, taboru przewozowego, materiałów budowlanych, a ponadto specjalistów w różnych działach technicznych odbudowy i zabezpieczenia, oraz masy ludzi na podrzędnych stanowiskach wykonawczych, jak wypatrywacze, komendanci bloków domowych, łącznicy itp. Woj-

na ostatnia dostarczyła bogatych w tej mierze doświadczeń. Szybkość, zasięg i siła niszcząca zaskoczenia lotniczego nakazują przygotowanie samoobrony już w czasie pokoju, co więcej, domagają się ustawowego zagwarantowania kierownictwa i sił wykonawczych. Kierownictwo musi spoczywać w rękach organów państwowych w zakresie przygotowania sił i środków, zaś źródłem sił wykonawczych jest cała ludność nie objęta mobilizacją wojskową lub przemysłową.

### *B. Przystosowanie sił roboczych*

Bezczelowe jest szkolenie pokojowe masy roboczej w pewnych pracach technicznych wymagających stałego doskonalenia, a następnie zwalnianie jej do odmiennych zajęć, lub skazywanie na przymusowe bezrobocie, albowiem zmiany w technice produkcji wymagają ponownego przystosowania.

Ta ogólna uwaga krytyczna odnosi się przede wszystkim do produkcji przemysłowej, choć może mieć zastosowanie i do innych działów pracy, gdzie tylko praktyka decyduje o przydatności. Pierwszym przeto i zasadniczym warunkiem zabezpieczenia rezerw roboczych dla produkcji wojennej jest rozwój przemysłu już w czasie pokoju. Wiemy jednak, że rezerwy takie nie wystarczą na czas wojny. Jak zapewnić zatem zwiększenie ich wydajności?

Już poprzednio zaznaczyliśmy zróżnicowanie potrzeb sił roboczych na: specjalistów, przyuczonych i niewykwalifikowanych. Przygotowanie specjalistów (inżynierów, organizatorów produkcji, majstrów, techników) jest zadaniem długodystansowym i nie może być wykonane w czasie wojny. Państwo nowoczesne, a zwłaszcza o młodym, nierozwiniętym przemyśle — musi dbać o dostateczne rezerwy specjalistów. Poważne trudności w tym dziale przewidywano nawet w wysoko uprzemysłowionej Rzeszy, a to wskutek krótkowzrocznego ograniczenia dopływu kandydatów do wyższych szkół technicznych.

Wielkiego znaczenia w przystosowaniu dla produkcji wojennej specjalistów i sił półkwalifikowanych nabiera rozwój rzemiosła. W skierowaniu licznych mas bezrobotnych do różnych rzemiosł, w okresie powojennej depresji gospodarczej w Niemczech, znajdujemy częściowe wytłumaczenie zarówno dla ograniczenia wyższego szkolnictwa technicznego, jak i wyjaśnienie rozmachu przemysłu niemieckiego w akcji dozbrojenia. Rozwój rzemiosła



ma także duże znaczenie dla obsługi potrzeb rolnictwa i ogółu ludności cywilnej.

W tym celu należy: udostępnić w szerokiej mierze sprzęt wyszkoleniowy, organizować kursa doksztalcające, stworzyć system ułatwiający organizację i kontrolę wyzwolin oraz egzaminów, zagwarantować ustawowo zabezpieczenie masy rzemieślników od wyzysku i dbać o opłacalność warsztatów.

Najważniejszym jednak środkiem przysposobienia mas będzie racjonalizacja wytwórczości, która jedynie może rozwiązać trudności w szerszej skali.

Przysposobienie techniczne i rolnicze młodzieży w szkołach zawodowych, obozach pracy, bezrobotnych w okresie słabej koniunktury gospodarczej, tworzenie ośrodków instrukcyjnych w wytwórniach dla szybkiego przeszkolenia kobiet — to zadania czasu pokoju, choć ograniczone, lecz konieczne. Wszystko to są jednak półśrodki w obliczu olbrzymich potrzeb wojny, półśrodki, których nie wolno zaniedbywać, ale też i nie można na nich opierać nadziei na uruchomienie produkcji wojennej i jej wydajność w najkrytyczniejszym pierwszym okresie. Jeżeli zatem państwo z jakichkolwiek względów nie wprowadza już w czasie pokoju gospodarki pogotowia — jedyną możliwością szybkiego przysposobienia mas roboczych dla produkcji jest wyzyskanie okresu zagrożenia, lub wstępnej fazy wojny. Okres przysposobienia i wchłonięcia niewykwalifikowanych sił roboczych oblicza się na około 6 tygodni — z uwzględnieniem różnic (nawet dość znacznych) w zależności od rodzaju produkcji, stopnia jej racjonalizacji i dokładności przygotowań pokojowych. Charakter nowoczesnej wojny, jak to nam udowodniły lata 1939, 1940, a nawet 1941 r. — nie wszystkim pozwala na wykorzystanie nawet tych 6 tygodni.

Duże znaczenie ma przysposobienie sił dla samoobrony i służb pomocniczych.

Praktyka ostatniej wojny światowej wykazała, że improwizacja samoobrony, wobec szybkości wypadków, rozległości i różnorodności zniszczeń — jest niemożliwa, gdyż kosztuje zbyt wiele życia i mienia, a ponadto samoobrona wymaga zbyt dużej specjalizacji i ilości sił, aby mogła być organizowana na podstawie ochotniczego w niej udziału.

Przysposobienie do tego rodzaju służby musi być systematyczne, oparte na praktyce i na ponawianym okresowo doszkoleniu. Wiemy, że najlepszą praktykę daje wojna, że w każdej wojnie

występują nowe środki walki, wymagające nowych sposobów obrony — niemniej jednak obowiązkiem rządu jest przygotować naród do samoobrony w granicach takich, aby zbyt liczne niespodzianki nie załamały zdolności oporu i wiary w jego skuteczność.

### C. Strona organizacyjna mobilizacji sił roboczych

W strategicznym wymiarze efekt takiej mobilizacji jest to wypadkowa polityki pracy, będącej w ścisłej zależności od polityki wewnętrznej, zagranicznej i wojskowej. W taktycznym ujęciu jest to proces nieustannego przystosowywania wyników przygotowań administracyjnych (ewidencja sił) i przysposobienia, do wymagań planów produkcji i wojny.

Tak w strategii, jak i w taktyce polityki pracy będzie obowiązywało zachowanie hierarchii celów i środków. Nie można np. zakazywać zatrudnienia zagranicznych specjalistów i jednocześnie ograniczać produkcję własnych przez rodzime szkolnictwo. Nie osiągnie się rozwoju rzemiosła krajowego, gdy rynek będzie zalewał obcy produkt fabryczny. Nie sposób rozpocząć przysposobienie techniczne mas, gdy nie są przygotowane ani ośrodki wyszkolenia, ani kadry szkolące, itd. Ta współzależność celów i środków wysuwa na czoło zagadnień mobilizacyjnych świata pracy problem kierownictwa centralnego, które musi powstać już w czasie pokoju.

Na szczeblu ogólnego kierownictwa produkcją i na innych władzach państwowych ciążyą obowiązki: ustawodawcze, organizacyjne i koordynacji.

Władze państwowe muszą zdecydować i ustawowo zatwierdzić organizację naczelną kierownictwa produkcją i określić uprawnienia w kierunku dysponowania siłami roboczymi. Zatrudnienie kobiet i obowiązek świadczeń osobistych obywateli musi znaleźć swój wyraz w ustawie. Zatrudnienie robotników zagranicznych i zapewnienie wzmożenia ich napływu wymaga odpowiednich umów zagranicznych. Organ kierujący produkcją ustala w ramach ogólnej struktury przemysłowej i polityki gospodarczej, jakie zakłady przemysłowe mają być unieruchomione w okresie przejścia na produkcję wojenną lub w czasie wojny, oraz dysponuje wolnymi zasobami ludzkimi przy pomocy centralnych organów produkcji. Przedsiębiorcy zgłaszają na podstawie przewidzianego dla ich zakładów planu produkcji



swoje zapotrzebowania, które — po uzgodnieniu i zatwierdzeniu przez państwowy organ kierowniczy — są pokrywane z dostępnych lub przewidzianych w przyszłości źródeł sił roboczych.

Jak już poprzednio zaznaczyliśmy proces zaspakajania tych potrzeb może podlegać większym lub mniejszym wahaniom, tak w zakresie jakości jak i ilości, a to w związku z postępowaniem racjonalizacji produkcji i w zależności od przebiegu wojny. O ile racjonalizacja pracy wywołuje pewne korektury w zapotrzebowaniu sił w czasie pokoju, a nierzadko w czasie wojny, to przewidywania przebiegu wojny i stwarzanych przez nią warunków dla produkcji — nie powinny mieć decydującego wpływu na istotę zakreślonych przygotowań mobilizacyjnych.

Z zakresu zadań koordynacji główne znaczenie będzie miało uzgodnienie potrzeb między dwoma zasadniczymi działami produkcji: przemysłu i rolnictwa, a następnie służb pomocniczych i samoobrony.

#### 47. POTENCJAŁ LUDNOŚCIOWY POLSKI

Wobec istnienia niewątpliwej łączności między strukturą demograficzną i gospodarczą każdego kraju oraz jego zdolnością obronną — zachodzi konieczność uwzględniania jej czynników w organizacji gospodarki.

Czynniki te — to związek między strukturą gospodarstwa narodowego a strukturą zawodową ludności, zależność zawodów od wieku, od płci, wpływ małżeństw i wielkości rodzin, oraz właściwości regionalne ludności na tle procesów historycznych lub wynikające ze zwyczajów itp.

Wykładnikiem struktury ludności jest jej przyrost naturalny, jako wynik nadwyżki urodzeń nad śmiertelnością, oraz układ piramidy wieku, stanowiący o perspektywach rozwojowych potencjału ludnościowego.

Według Wagemanna istnieje ścisły związek między krzywą małżeństw i dochodów. Wielkość rodzin w mniejszych gospodarstwach wiejskich wpływa ujemnie na koszty produkcji (209).

Powyższe czynniki demograficzne muszą być zatem brane pod uwagę we wszelkich zamierzeniach gospodarczych, co też ma wyraz w odpowiednich ustawach, jako przedmiot polityki populacyjnej. Państwo roztacza opiekę nad młodzieżą i kobietami, określa dopuszczalny wiek zatrudnienia w niektórych za-

wodach, zakazuje pracy nocnej, zaleca tworzenie tzw. żłobków dla małych dzieci przy poszczególnych zakładach przemysłowych itd.

Świadomość doniosłej roli tych przejawów nakazuje rozpatrzenie ich wpływu na zamierzenia rozbudowy gospodarki narodowej w najbliższej przyszłości. Brak ścisłych danych o skutkach ostatniej wojny zmusza do sięgnięcia do statystyki poprzedzającego ją okresu, co może dać obraz jedynie przybliżony.

Przyrost naturalny ludności w Polsce wynosił w 1938 roku 10,7 promille, podczas gdy w Niemczech tylko 7,3 promille. Poniższy diagram ludności polskiej według stanu z 1938 roku wskazuje na młodość struktury demograficznej Polski w porównaniu np. z Niemcami (666 — Tablica Nr 11.A.).

#### Struktura ludności Polski i Niemiec w 1938 r.



Pod względem przyrostu Polska ustępowała jedynie Bułgarii i Rosji Sowieckiej.

Na podstawie pierwszego spisu ludności w 1921 roku można ogólnie stwierdzić, że straty spowodowane w piramidzie wieku przez pierwszą wojnę światową, w porównaniu ze stanem z 1939 r., zostały w pewnym stopniu wyrównane, przez zwiększoną stopę urodzeń w pierwszych latach po poprzedniej wojnie.



Wzrost ten akcentował się jednak tylko do 1923 roku, osiągając 35,6 promille, lecz już począwszy od następnego do ostatnich lat przed wojną zaznaczał się stały spadek stopy urodzeń, aż do 24,6 promille w 1938 roku.

Wyraźne ślady poprzedniej wojny obserwowano w rocznikach 20 do 24-letnich, jak również w rocznikach wojennych 40 do 44-letnich. Proces wyrównawczy (w pewnym sensie) zaznaczył się natomiast w spadku śmiertelności, o ile bowiem wynosiła ona w Polsce w 1920 roku 27 promille, to w 1938 spadła do 13,9 promille.

Okoliczność ta stwarzała dla nas korzystne perspektywy rozwojowe na odcinku demograficznym, aczkolwiek dopiero w 1927 roku osiągnęliśmy stan liczebny odpowiadający poziomowi z 1914 roku, wyrażający się liczbą 30,310 tysięcy ludności, co oznacza, że pierwsza wojna światowa kosztowała Polskę przeszło 4 miliony strat.

Ten bilans jest punktem wyjścia dla oceny skutków drugiej wojny światowej oraz dalszych przewidywań rozwojowych.

Na zwiększenie strat złożą się:

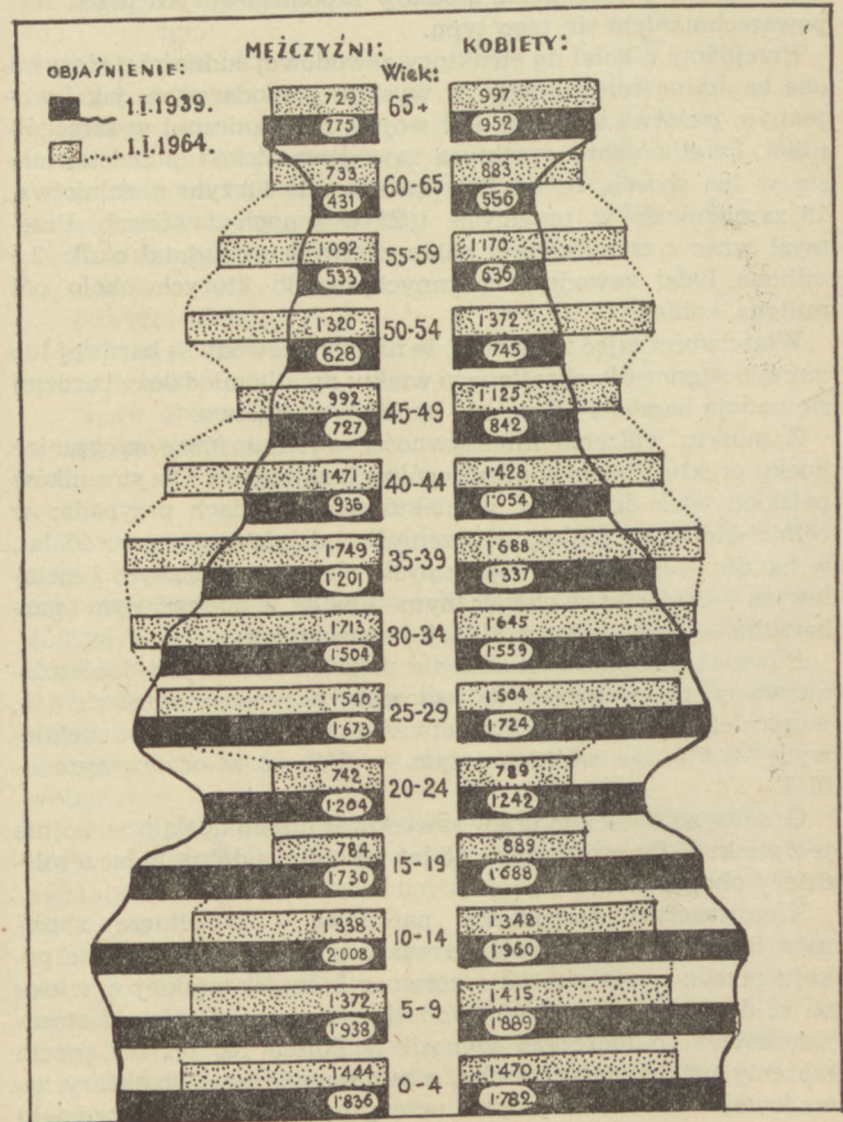
- 1) wzrost śmiertelności w rocznikach do 10 i powyżej 50 lat, jako najbardziej wrażliwych na skutki wojny,
- 2) spadek urodzeń z następujących przyczyn:
  - a) zakaz władz okupacyjnych zawierania małżeństw przez ludność nie niemiecką,
  - b) ograniczenie populacji wśród ludności wywiezionej z granic kraju i wskutek przerwania jej z jednych jego dzielnic do drugich,
- 3) masowe mordy,
- 4) niedożywianie, przy anormalnych warunkach mieszkaniowych i przeciążeniu pracą.

Wszystkie te przyczyny mogą zwichnąć strukturę rozwojową ludności w jeszcze większej mierze, niż to miało miejsce po poprzedniej wojnie.

Przypuszczalny proces rozwojowy ludności Polski na przestrzeni od 1939 do 1964 ujmuje Tablica Nr 11 B. (592). Wskazuje ona, że po 25 latach stan liczebny ludności zaledwie dojdzie do poziomu z 1939 r.

Specjalną kategorię strat wytworzą anormalne warunki życia w okupowanej Polsce i na wygnaniu. Eugenika zna tzw. zjawisko dysgeniczne, polegające na wytworzeniu się w specyficz-

**TABLICA N°11.B**  
**STRUKTURA LUDNOŚCIOWA POLSKI W TYSIĄCACH OSÓB**  
**W DNIU 1.I.1939. i 1.I.1964.**





nych warunkach typu słabego moralnie i fizycznie, przy równoczesnym zaniku jednostek bardziej wartościowych.

Obawa powstania tego zjawiska nakłada na sfery kierownicze obowiązek czujności, ostrożności w doborze ludzi na odpowiednie stanowiska i przemyślenia środków zapobiegawczych przed rozpowszechnianiem się tego typu.

Przejdźmy z kolei do struktury zawodowej ludności. Odgrywa ona kapitalną rolę zarówno w wysiłku gospodarczym, jak i wojennym państwa w ogóle, a w wojnie mechanicznej w szczególności. Przedwojenna struktura zawodowa Polski przedstawiała się w ten sposób, że na 100 pracujących 60 żyło z rolnictwa, 19 zarobkowało w przemyśle i 21 w innych zawodach. Przemysł wraz z rzemiosłem i chałupnictwem zatrudniał około 2,5 miliona ludzi zawodowo czynnych, wśród których około pół miliona kobiet.

Właściwości zajęć sprawiają, że niektóre zawody są bardziej lub mniej dostępne dla określonego wieku; np. dla młodzieży bardziej się nadają handel i rolnictwo, mniej — górnictwo.

Z punktu widzenia intensywności wysiłku różne są granice wieku prekluzyjnego w poszczególnych zawodach. Dla stosunków polskich wiek środkowy w niektórych zawodach przypada: w rolnictwie — na 26 lat, w przemyśle odzieżowym — na 27 lat, w handlu — na 29 lat, w przemyśle elektrotechnicznym i metalowym — na 30 lat, w chemicznym — na 32, w budowlanym i garbarskim — na 34, w komunikacji i transportach — na 37 lat.

Również i stopień zatrudnienia polskich kobiet jest dość zróżnicowany; np. w przemyśle budowlanym wynosił zaledwie 1%, w górnictwie — 2%, w hutnictwie — 4%, w przemyśle metalowym — 9%, we włókienniczym — 54%, a w odzieżowym — 61%.

Granicą zdolności do pracy zawodowej lub do udziału w wojnie jest wiek: 65 lat u mężczyzn, 45 lat u kobiet, a dolną 16 lat u młodzieży obojga płci.

Kierownictwo gospodarką narodową i wysiłkiem zbrojnym może liczyć w granicach własnego państwa w okresie pokoju przede wszystkim na rezerwuar ludności męskiej w wieku od 16 do 65 lat i kobiet od 16 do 45 roku życia. Ponieważ stosunek kobiet do mężczyzn wynosił w Polsce 106 do 100, przeto możemy ustalić nasze zasoby, z punktu widzenia struktury zawodowej w 1939 r. na jedynie uchwytnej podstawie — rozdziału ludności według wieku, płci i zdolności do pracy.

Nasz stan posiadania w dniu rozpoczęcia wojny był następujący (666):

|   |      |               |   |
|---|------|---------------|---|
| Ludność ogółem                          | —    | 35,5 milionów |   |
| Mężczyzn ogółem                         | 17,2 |               | “ |
| w tym:                                  |      |               |   |
| powyżej 65 lat                          | —    | 0,77          | “ |
| poniżej 15 lat                          | —    | 5,8           | “ |
| kalecy i chorzy                         | —    | 0,86          | “ |
| zatrudnieni w przemyśle                 | —    | 2,1           | “ |
| zatrudnieni na roli i w innych zawodach | —    | 5,8           | “ |
| zdolni do służby wojskowej              | —    | 1,5           | “ |
| Kobiet ogółem                           | 18,3 |               | “ |
| w tym:                                  |      |               |   |
| powyżej 65 lat                          | —    | 0,9           | “ |
| poniżej 15 lat                          | —    | 5,7           | “ |
| od 45 do 65 lat                         | —    | 2,8           | “ |
| chore, obciążone dziećmi                | —    | 1,8           | “ |
| zdolne do pracy                         | —    | 6,8           | “ |

Ze schematycznego zestawienia tych pozycji wynika, że Polska mogła rozporządzać siłami twórczymi w ilości około 9,5 milionów mężczyzn i 6,8 milionów kobiet, podczas gdy część nieproduktywna lub o wydajności znacznie zmniejszonej wynosiła — około 7,5 milionów mężczyzn i 11,2 milionów kobiet.

W tych zatem ramach mogła się mieścić gospodarka elementem ludzkim w przewidywaniu wysiłku wojennego, gdyby struktura zawodowa ludności odpowiadała wymaganiom nowoczesnej wojny.

Przyjmując porzednio określony stosunek 7 pracowników w kraju na 1 zmobilizowanego żołnierza, otrzymamy, że nasz przemysł byłby w stanie obsłużyć najwyżej 500-tysięczną armię w czasie wojny.

Stosunek przedwojenny grup zawodowych w Polsce (60:19:21) nie tylko nie odpowiadał wymaganiom nowoczesnej wojny, lecz ponadto był jedną z przyczyn niedorozwoju gospodarczego naszego kraju. Stąd wniosek, że przekształcenie ustroju społeczno-gospodarczego, przez dokonanie stopniowych przesunięć w grupach zawodowych, staje się nieuchronną koniecznością powojenną Polski.



Przekształcenie tej struktury na stosunek 35:35:30 powiększyłoby zatrudnienie w przemyśle mniej więcej do 10 milionów, wśród których około 4 milionów czynnych pracowników stanowiłoby taką podstawę dla produkcji wojennej, która dopiero po uzupełnieniu kobietami i nadwyżkami z innych grup zawodowych i rezerwami z innych źródeł, mogłaby zaspokoić potrzeby kraju i frontu.

Przy rozwiązywaniu tego problemu zaciąga na polskiej strukturze zawodowej nieobliczalne wprost straty tej eksterminacyjnej wojny, wyniszczającej systematycznie i celowo w pierwszym rzędzie najbardziej twórcze siły narodu.

Analiza strat w grupach zawodowych jest możliwa w obecnej chwili tylko pod względem ich rozdziału między wieś i miasto. Sądząc według skutków poprzedniej wojny, które wskazują największą odporność grupy wieku od 10 do 20 lat, a największe straty do 10 lat i od 20 do 40 lat, można przyjąć, że ludność w wieku zdolnym do pracy (18—60 lat) będzie stanowiła: dla miast 56%, dla wsi 50% (536).

Brak zupełnie podstaw do analogicznych, choćby aproksymatywnych obliczeń układu ilościowego ludności według poszczególnych zawodów. Można tylko powiedzieć, że największych strat trzeba oczekiwać w grupach pracowników umysłowych (technicznych, szkolnych i handlowych) ze względu na ich metodyczne tępienie; mniej natomiast ucierpi warstwa rolnicza.

Równie trudne do liczbowego ujęcia są straty w układzie narodowościowym; da się je określić jedynie przez uszeregowanie w kolejności: ludność żydowska, polska, no i ze zrozumiałych przyczyn najbardziej uprzywilejowana i ochraniana — ludność niemiecka.

Jak będą wyglądały te straty w liczbach — okaże dopiero niedaleka przyszłość.

Poza stratami ludności własnej mamy prawo liczyć na ubytek całej ludności niemieckiej, która musi wyemigrować z Polski i z ziem przyłączonych.

Niektórzy sądzą, że w interesie tak wyniszczonego kraju będzie leżał powrót Polaków z Europy Zachodniej i z Ameryki. Nie podzielamy tego poglądu, zwłaszcza w odniesieniu do St. Zjednoczonych, gdzie obecność kilku milionów świadomych swej łączności ze „starym krajem“ Polaków — obywateli amerykańskich może mieć dla nas większe znaczenie polityczne, a nawet gospodarcze, niż ich reemigracja, która (poza liczbą) nieznacznie

mogłaby wyrównać straty w pozycjach dla Polski najdotkliwszych.

W wyniku tych ruchów uzyskane saldo ujemne wzrosłoby przypuszczalnie jeszcze bardziej. Wychodząc z założenia, że po zakończonej wojnie Polska, poza ludnością w granicach sprzed września 1939 roku, uzyska na zachodzie niektóre terytoria, bilans ludnościowy państwa może się nieco poprawić.

Z tych niekompletnych i bardzo hipotetycznych rozważań nasuwają się następujące wnioski.

W założeniach planowania przebudowy i rozbudowy struktury społeczno-gospodarczej i poszczególnych dziedzin gospodarstwa narodowego, trzeba brać pod uwagę nieuchronny ubytek grupy pracowników umysłowych we wszelkich kategoriach.

Już przedwojenna liczba około 16 tysięcy inżynierów i techników nie była wystarczająca w okresie szybkiej rozbudowy przemysłu w ostatnich latach, podczas kiedy przewidywania przyszłych potrzeb wskazują na konieczność przynajmniej trzykrotnego wzrostu tej liczby. Nakłada to na organa państwowe obowiązek rozbudowy szkolnictwa zawodowego. Sam zaś przemysł, nie czekając na normalne uzupełnienie kadr pracowników wykwalifikowanych, musi w pierwszym zaraz okresie przystąpić do uzupełnienia braków, przez kształcenie młodego narybku w szkołach fabrycznych i na kursach wieczorowych, niezależnie od szybkiego przysposobienia do robót, nie wymagających specjalizacji zawodowej.

Handel, zwyrodniały w anormalnych warunkach okupacji, będzie wymagał całkowitej przebudowy i odrodzenia podstaw etycznych.

Niezależnie od wymagań natury gospodarczej — państwo i społeczeństwo muszą się zdobyć na jak największy wysiłek, w kierunku przywrócenia normalnych warunków twórczego procesu rozwojowego ludności, groźnie zwichniętego przez ostatnią wojnę.



**ZAGADNIENIA KONSUMCJI, WYMIANY, USŁUG  
I FINANSOWANIA WOJNY. STRATEGIA GOPO-  
DARCZA I WOJNA EKONOMICZNA**

**R O Z D Z I A Ł I X**

**ZAGADNIENIA KONSUMCJI**

- Treść: 48. Charakterystyka ogólna.  
49. Kontrola cen.  
50. Zyski wojenne.  
51. Płace i opieka społeczna.

**48. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA**

Konsumcja jest wskaźnikiem dobrobytu ludności i stanu wytwórczości danego kraju. Zwłaszcza wysokość spożycia węgla kamiennego, żelaza (stali) i elektryczności stanowią miarę produkcji, podczas gdy spożycie cukru i wyrobów włókienniczych wskazują na stopień dobrobytu i zamożności.

Zarówno z nauki ekonomii jak i z praktyki życia codziennego znamy współzależność podaży i popytu, oraz ich wpływ na ceny artykułów zaopatrzenia.

Przy rozpatrywaniu zagadnienia produkcji wskazywaliśmy na sytuację, w której musi znaleźć się kraj wojujący, w zakresie zaopatrzenia: indywidualne potrzeby zostają podporządkowane potrzebom państwa, lub pewnym kategoriom zbiorowości (wojsko, siły robocze), następuje radykalna zmiana samych potrzeb i sposobów ich zaspokojenia, wreszcie dążenie do ograniczenia lub zupełnego wyeliminowania niektórych potrzeb, przy równoczesnym uszczupleniu środków dla ich zaspokojenia. Innymi słowy: wzrastająca produkcja środków walki odbywa się kosztem zmniejsze-

nia konsumpcji artykułów zaopatrzenia ogółu ludności, a to w celu uzyskania zasobów finansowych na prowadzenie wojny.

Polityka konsumpcji w oświeceniu doktryny narodowego socjalizmu została ujęta w następujący sposób: „Idea totalizmu państwowego zrodziła wolę opanowania życia we wszystkich jego przejawach duchowych i materialnych; w wypadku krytycznej sytuacji spożycia prowadzi ona tym samym do ustalenia, czy istnieje zgodność z ogólnymi dążeniami wspólnoty narodowej. W ten sposób powstaje zagadnienie przystosowania nie tylko produkcji do konsumpcji, lecz także i konsumpcji do produkcji. Jest to zadanie kierowania konsumpcją przez politykę koniunkturalną“ to znaczy, że polityka konsumpcji musi się przystosować do procesów zmieniających możliwości i potrzeby wspólnoty narodowej (209).

Niezależnie od wszelkich doktryn społeczno-politycznych, wojna i przesilenia gospodarcze narzucają same przez się konieczność przystosowania wymogów spożycia do rzeczywistych możliwości.

Poznaliśmy już skutki wzrostu konsumpcji przy równoczesnym zmniejszaniu się środków zaopatrzenia. Zjawiska te zmuszają państwo do interwencji: najpierw rząd usiłuje działać bezpośrednio na podaż i popyt, następnie wobec wzrostu cen, chcąc uniknąć dysproporcji między potrzebami i środkami — ucieka się do wyznaczenia cen maksymalnych, a gdy te powodują ucieczkę towarów i nielegalny ich zakup — państwo stosuje racjonowanie konsumpcji i kładzie rękę na zyskach wojennych.

W ten sposób tworzy się system zaopatrzenia wojennego, który polega nie tylko na ograniczeniu samego spożycia, lecz także i środków pieniężnych na nabywanie zaopatrzenia, które nie jest konieczne.

Ponieważ dochód społeczny obciążają stale dwie podstawowe pozycje: wydatki państwowe na prowadzenie wojny i wyżywienie ogółu ludności, przeto „podstawowym zadaniem wojennej polityki finansowej jest przeniesienie funduszy z działu konsumpcji społeczeństwa na dział wydatków wojennych“ (119).

O wadze tego zagadnienia świadczy to, że nawet narody o tak wielkim dochodzie społecznym, jak Wielka Brytania stają w obliczu olbrzymich ofiar, do których nawołuje jeden z przedstawicieli wielkich banków londyńskich — Norton Barclay, przestrzegając, że „o ile rząd nie powstrzyma masowego wydawania na środki konsumpcyjne“ to walucie brytyjskiej grozi inflacja.



## 49. KONTROLA CEN

Polityka cen jest najważniejszym instrumentem zarówno oddziaływującym na produkcję, jak i na spożycie. Podczas wojny państwo jest zmuszone kontrolować lub wyznaczać ceny z rozmaitych przyczyn, jak:

- 1) przeciwdziałanie lub hamowanie inflacji,
- 2) zmniejszenie ilości towarów na rynku,
- 3) zwrot ku namiastkom, których koszt bywa wyższy od produktów naturalnych, wobec czego wywiera niekorzystny wpływ na ich cenę,
- 4) przeciwstawianie się nadmiernym zyskom i akcji pośredników spekulujących na wyżkę cen,
- 5) umożliwienie zaopatrzenia szerokich mas po cenach przystępnych, a to w celu ograniczenia wydatków na ten cel z funduszy publicznych.

Przykłady powyższe wskazują, że polityka cen polega na interwencji bezpośredniej lub pośredniej państwa, w zależności od czynników, które mają na nią wpływ, jak: dochód, koszt produkcji, zapotrzebowanie, zapasy. Cena i siła kupna — są to dwa elementy w polityce gospodarczej, na które państwo musi mieć wpływ, jeżeli w trosce o zabezpieczenie zaopatrzenia nie chce dopuścić do zbytniego zwiększenia obiegu pieniądza.

Interwencja państwa w dziedzinie cen napotyka na poważne trudności. Ucieczka towarów powoduje wyżkę cen. Posiadacze zapasów mogą ciągnąć nadmierne zyski, co zmusza rząd do wyznaczania cen, które powinny ograniczać zyski, nie narażając jednak na straty.

To też polityka rządowa cen powinna brać pod uwagę zróżnicowane przyczyny wyżki cen oraz charakter konsumowanej produkcji. A przyczyny mogą być różne. Jedne zakłady są w stanie produkować ponad zapotrzebowanie. Inne są ograniczone w swej zdolności produkcyjnej, wskutek niedostatku sił roboczych czy surowców. Jednakowe potraktowanie obu tych kategorii w ramach polityki cen umożliwi czerpanie nadmiernych zysków przez jedną z nich lub ruinę innej.

Wskaźnik cen powinien mieć również na względzie popyt, który słabnie w czasie wojny na jedne towary, wzrasta na inne, co będzie związane z pomnożeniem ilości środków płatniczych.

Ale i to nie wystarcza: interwencja musi pójść także w kierunku wyznaczenia cen na surowce, z których są wyrabiane poszczególne artykuły.

Notorycznym zjawiskiem wojny jest wpływ regulacji cen na wartość produktów. Przez obniżenie jakości producent, czy sprzedawca pokrywa ewentualną stratę, wynikającą ze zniżki cen, lub w ogóle tą drogą dąży do nadmiernych zysków.

Przy hurtowym odbiorze masowej produkcji odbiorca może skontrolować, czy wartość dostarczonego towaru odpowiada określonym warunkom, jeżeli te zostały ustalone uprzednio, ale w detalicznej sprzedaży nawet ustalenie dokładne wymogów jakości przez czynniki rządowe nie załatwia sprawy. Zresztą wymagałoby to określenia drobiazgowego wartości każdego niemal produktu, a przynajmniej pewnych ich kategorii.

Praktyka ubiegłej wojny nałożyła w pewnym stopniu hamulec na ten rodzaj nadużyć, przez standaryzację niektórych artykułów. Państwo zmusiło przemysłowców do seryjnej produkcji szeregu artykułów ogólnego użytku (ubrania, obuwia itp.) według ustalonych wzorów i ograniczonej ilości gatunków, po wyznaczonej cenie, pozostawiając dowolność cen na artykuły nieobjęte standaryzacją.

Oczywiście, warunkiem powodzenia tej metody jest zagwarantowanie dostatecznej podaży standaryzowanej produkcji, gdyż tylko wtedy dostawcy nie będą mogli nadmiernie wykorzystywać dowolności cen, pobieranych za niestandaryzowane artykuły.

Dla pewnych kategorii artykułów były wyznaczone ceny maksymalne. Np. w poprzedniej wojnie w 1916 r. cena niektórych maszyn w Wielkiej Brytanii była określona według cen płaconych w lipcu 1915 r., cena węgla w 1915 r. nie mogła przekroczyć o 4 sh cen pobieranych w latach 1913 - 14.

Jest rzeczą zrozumiałą, że ceny maksymalne nie mogą być sztywne, lecz muszą uwzględniać zarówno czynniki sezonowe jak i warunki produkcji, różne w poszczególnych częściach kraju.

To też np. dekret angielski z lutego 1917 r. ustanawiał inne ceny ziemniaków do 31 marca, a inne (wyższe) po tym terminie; ceny zboża i owsa były określane zwykłowo, regularnie co dwa miesiące od listopada, itd.

Odmienne warunki produkcji w różnych obszarach państwa również przesądzają konieczność posługiwania się wskaźnikiem poprzednich cen lokalnych przy ustalaniu aktualnych cen maksymalnych na dany produkt.



Doświadczenia wojny wskazują, że pomysłowość producentów lub sprzedawców potrafi wykorzystać wszystkie luki w nieprze-myślanej reglamentacji cen. Przytoczymy jeden z takich przy-kładów z praktyki francuskiej (176). Pod koniec poprzedniej woj-ny cena zboża w dostawach państwowych była wyznaczona na 50 frs za kwintal z tym, że było ono magazynowane u producen-tów lub dostawców. Wskutek złego składowania zboże psuło się i jako niezdatne dla celów spożycia — było sprzedawane przez składowców na paszę. Ponieważ tego rodzaju zboże nie było objęte reglamentacją, więc spekulanci sprzedawali je po 60 — 80 frs za kwintal, zatem niewspółmiernie drożej, niż gatunkowo dobre z dostaw na rzecz państwa.

Przykład ten przypomina podobne spekulacje, jakie miały miejsce w Polsce w okresie poprzedzającym drugą wojnę świa-tową, kiedy to obchodzono zakaz wywozu miedzi, gdyż nie obję-to nim artykułów gotowych lub półfabrykatów, które wędrowały za granicę.

Ważnym szczegółem polityki cen, zwłaszcza w polskim handlu, staje się sprawa pośredników, za których usługi płaci konsument.

Zastanawiając się nad sposobami wyceniania towarów, prze-chodzących przez pośredników, stajemy wobec dylematu: czy ce-ny maksymalne mają być wyznaczane na każdy artykuł wzglę-dnie na ich grupy, czy też dopuścić, aby pośrednik pobierał pewien procent od ceny określonej dla producenta. Pierwszy sposób, jak to już poprzednio zaznaczyliśmy, jest niezmiernie kłopotliwy, ale za to sprowadza całą manipulację i kontrolę tylko do jednego czynnika, którym jest producent, natomiast drugi stanowi pozor-ne uproszczenie w technice administracyjnej, jednak daje duże pole do nadużyć zarówno producentowi, jak i pośrednikowi (176).

Powyższe uwagi nie wyczerpują tego skomplikowanego za-gadnienia, a wskazują jedynie na konieczność niezmiernie głą-bokiej znajomości struktury rodzimego handlu i jego rozległych zazębień z produkcją i rynkiem pieniężnym, oraz nakazują czuj-ność i wnikliwe badanie przyspieszonego wojną tętna życia. Wy-magają twardej ręki wobec nigdy nienasyconej żądy zysku.

## 50. ZYSKI WOJENNE

W zakres polityki cen wchodzi zagadnienie rozdziału zysków i dóbr.

Zagadnienie zysków w gospodarce wojennej wkracza w sferę polityki społecznej. Ma ono wpływ na stopę życiową ludności i dostarcza najbardziej rażących przykładów wyzysku, po-wodując największe zakłócenia równowagi społeczno-gosporar-czej. Z punktu widzenia dochodów wojennych można podzielić ludność na następujące kategorie:

- 1) tych, którzy ciągną ze swej aktywności wytwórczej lub han-dlowej znaczne zyski,
- 2) tych, którzy żyją z pracy rąk własnych i stanowią główną masę wojennych sił roboczych, i wreszcie
- 3) nie posiadających żadnych środków utrzymania i pozostają-cych na opiece państwa.

Należy rozróżniać dochód z przedsiębiorstwa podpadający pod kategorię zysków wojennych, od kapitału inwestowanego w przed-siębiorstwie — bez względu na to, czy jego kierownik jest jedno-cześnie właścicielem tego kapitału, czy też nie. Rozróżnianie to jest konieczne ze względu na ustalenie istoty zysków wojennych, które są ułatwione przez wzmożoną wskutek wojny aktywność produkcji i wymiany (176).

Środki przeciwdziałania nadmiernym zyskom wojennym mo-gą być następujące: 1) wyznaczanie cen maksymalnych, 2) opo-datkovanie specjalne, 3) całkowite pozbawienie zysków.

Zastosowanie każdego z tych środków zależy od wielu okolicz-ności, a wybór nie jest wolny od ryzyka.

Zarówno obłożenie dochodów podatkiem, jak i wyznaczanie cen sprzedaży ma prawie jednakowy efekt dla skarbu państwa, ale z punktu widzenia interesu spożywców, w postaci ogó-łu ludności, korzystniejsze jest stosowanie cen maksymalnych, po-nieważ w wypadku opodatkovania dochodów producenta — ku-pujący są i tak nadal ofiarami wysokich cen sprzedaży.

Całkowite pozbawienie zysków producenta może mieć miejsce wtedy, gdy jedynym jego odbiorcą jest państwo, które płaci jedy-nie cenę kosztu. W pojęciu gospodarki liberalno-kapitalistycznej ten drastyczny środek stanowi o wyeliminowaniu bodźca aktyw-ności i może być stosowany tylko w wypadku przejścia przez pań-stwo wszelkiego ryzyka niepowodzeń, które zawsze trzeba prze-widywać w prowadzeniu każdego przedsiębiorstwa.

W Wielkiej Brytanii w czasie poprzedniej wojny światowej zy-ski zostały ograniczone do średniej stopy procentowej, stosowa-



nej na 2 lata przed wojną. Przyznanie większego zysku mogło mieć miejsce wyjątkowo, w wypadku zastosowania przez przedsiębiorcę specjalnych udoskonaleń produkcji.

Dekret francuski z 1938 r. przewiduje wykluczenie wszelkich zysków. W tym wypadku wchodzi w grę: określenie kosztu produkcji, stanowiącego cenę kupna dla państwa jako odbiorcy, oraz środki, którymi państwo zainteresuje przedsiębiorcę w taniej produkcji.

Cała organizacja kontroli przedsiębiorstw przez państwo, w wypadku pozbawienia ich zysków, polega: na zmuszeniu do sprzedaży po cenę kosztu, na oprocentowaniu inwestowanych kapitałów i na wynagrodzeniu kierownictwa i służb technicznych.

Jeżeli chodzi natomiast o ograniczenie nadmiernych zysków ciągniętych od ogółu ludności — państwo stosuje surowe sankcje karne przeciw paskarzom i pośrednikom, wyznacza ceny sprzedaży i kontroluje rynek.

## 51. PŁACE I OPIEKA SPOŁECZNA

Innym aspektem zagadnienia kontroli zysków jest ingerencja państwa w dziedzinę płac robotniczych. Tu już nie chodzi o przeciwdziałanie nadmiernym zyskom wojennym, lecz o zabezpieczenie materialnej egzystencji robotników.

Mogą tu być przyjęte dwa zasadnicze rozwiązania:

- 1) całkowita militaryzacja świata pracy,
- 2) pozostawienie płac normalnym wahaniom rynku pracy.

Potraktowanie robotników na równi ze zmobilizowanymi żołnierzami wymaga automatycznie ich przejścia na utrzymanie przez państwo.

Takie rozwiązanie byłoby teoretycznie możliwe tylko w tym wypadku, gdyby istniała tylko jedna kategoria robotników, pracujących wyłącznie na rzecz i rachunek państwa. Z chwilą jednak, gdy obok tej kategorii znajdują się inni robotnicy, których usługi będą opłacane — nieunikniony jest rozdźwięk między tymi dwoma kategoriami i w konsekwencji obniżenie wydajności pracy. Ponadto, przyjmując nawet upowszechnienie zasady pozbawienia płac w czasie wojny, państwo staje wobec olbrzymiego zadania zaopatrzenia całej pozostałej ludności. Łatwo sobie wyobra-

zić, w jakim stopniu skomplikowałoby to mobilizację gospodarczą zaraz na początku wojny. Trudności, jakie na tym odcinku przeżywał Z.S.R.R., który przecież już w czasie pokoju oparł swoją gospodarkę na kolektywnym zaopatrzeniu, są mało zachęcającym przykładem następstw, wynikających z tak daleko posuniętej ingerencji państwa w tę dziedzinę.

Jeżeli chodzi o ustalenie wysokości zarobków w czasie wojny, to ogólnie jest przyjęta zasada oparcia ich na normach przedwojennych. Opłacanie kobiecych sił roboczych, jak to już przedstawiliśmy poprzednio, opiera się na relacji do wydajności robotników mężczyzn.

W zakresie nabytych praw socjalnych świata pracy — państwa na ogół uznają ich ochronę także na czas wojny, wyjąwszy odchylenia dyktowane szczególnymi warunkami. Gwarantuje je ustawa francuska. W Wielkiej Brytanii prawo strajku nie jest zawieszane. Oczywiście, ochrona ta nie wyklucza i pewnych dysproporcji, które zawsze można podciągnąć pod miano „szczególnych warunków“. Np. w Niemczech stosowano m. in. nadal od 1933 r. wynagrodzenie od godziny, co jest okolicznością równie sprzyjającą poprawieniu bytu materialnego robotnika, jak i formą jego nadmiernej eksploatacji.

W praktyce najbardziej nawet demokratyczny ustrój przewiduje na wypadek wojny specjalne pełnomocnictwa dla rządu, idące w kierunku nie tylko ingerencji w zatargach o płace, ale i upoważniające do wprowadzenia przymusu pracy na takich warunkach, które zostaną uznane za nieodzowne dla zachowania równowagi gospodarczej państwa i podtrzymania jego wysiłku wojennego. Dowodem uświadomienia społecznego pracodawców i robotników z jednej strony, a kultury rządu z drugiej — jest umiejętność łagodzenia tych konfliktów, w imię rozumnego kompromisu między koniecznością respektowania słusznych potrzeb świata pracy a interesem państwa.

A jednak w Wielkiej Brytanii „w przemyśle metalowo-przemysłowym aż do chwili wydania zarządzeń wojennych obowiązywało jednodniowe tylko wypowiedzenie i robotnik bez własnej winy mógł znaleźć się z dnia na dzień na bruku“ (421). Nie było to do pomyślenia w Polsce, gdzie ustawodawstwo socjalne w trosce o robotnika wyprzedziło w wielu wypadkach zachodnie wzory.



## ROZDZIAŁ X

### ZAGADNIENIA WYMIANY

- Treść: 52. Handel wewnętrzny i spółdzielczość.  
53. Samowystarczalność gospodarcza.  
54. Handel zagraniczny.

#### 52. HANDEL WEWNĘTRZNY I SPÓŁDZIELCZOŚĆ

Handel polega na pośrednictwie w wymianie dóbr między wytwórcami i spożywcami, przyczyniając się w zasadzie do ożywienia tak produkcji jak i konsumpcji. Mówimy: w zasadzie — ponieważ pośrednictwo obliczone na spekulację degeneruje handel, wywołując często przesilenia gospodarcze. „Zwłaszcza niebezpieczny jest silny finansowo handel w stosunku do słabego finansowo producenta; prowadzi to do całkowitego uzależnienia produkcji od spekulantów i jej wyzysku“ (859).

W zakres organizacji wymiany wchodzi: rozprowadzanie wytwarzanych dóbr, przy pomocy aparatu rozdzielczego i ułatwienie finansowania obrotu, przy pomocy sieci bankowej oraz innych instytucji kredytowych.

Historyczny rozwój handlu wskazuje na ścisłą jego zależność od środków komunikacji i transportów. O ile dawniej przedmiotem handlu były towary drogie, o objętości przystosowanej do ograniczonych środków komunikacji (przeważnie morskiej i śródlądowej), o tyle z rozwojem rodzajów transportu handel rozszerzył się na towary masowe, docierające do wszystkich zakątków.

Wielkiego znaczenia w nowoczesnej wymianie nabiera sieć banków i instytucji kredytowych; jest ona jednym z ważkich czynników w gospodarce pokojowej i czasu wojny, a w organizacji administracji wojskowej decyduje o jej systemie.

Bilans handlowy, dający „zestawienie wartości pieniężnej towarów przywiezionych do kraju z zagranicy i wywiezionych z kraju“ (859), jest odzwierciedleniem struktury gospodarczej kraju; już bowiem z przewagi wywozu surowców i wwozu fabrykatów można się zorientować w niskim stopniu uprzemysłowienia. Koszty produkcji uwidaczniane w bilansie handlowym wska-

zują bądź na kulturę techniczną produkcji, bądź na stan jej organizacji.

Organizacja wymiany dóbr wytwórczych nie wszędzie podążała za ich produkcją. Pewne zwyrodnienia form wymiany, przerosty w łańcuchu pośrednictwa — dotyczyły w pierwszym rzędzie konsumentów, wśród których warstwa proletariatu miejskiego, a w krajach mniej uprzemysłowionych i rolniczego, stanowiła ogromną masę oddaną na pastwę wyzysku.

Reakcja na te niezdrowe objawy życia gospodarczego przejawiała się w wielkich ruchach samoobrony społecznej, z których jednym był ruch spółdzielczy.

W swej początkowej fazie rozwojowej ruch spółdzielczy poszedł w kierunku organizacji produkcji; po doznanych jednak niepowodzeniach ograniczył się do działu konsumpcji.

Spółdzielczość w oparciu o zorganizowany rynek zrzeszonych członków-spożywców ma tę przewagę nad indywidualnym handlem, że oszczędza kosztów pośrednictwa i reklamy. Jej brakiem natomiast jest ograniczone pole ryzyka, będącego bodźcem w operacjach handlowych. Spółdzielczość hołduje zasadom ustroju demokratycznego, który wyraża się m. in. w tym, że każdy członek rozporządza tylko jednym głosem, bez względu na ilość udziałów.

Polski ruch spółdzielczy sięga początków XVIII wieku a jego pierwszymi pionierami byli ks. Jordan, a później ks. Staszic. Po odzyskaniu niepodległości, już w 1918 roku zostały ustalone przez pionierów polskiej spółdzielczości wytyczne ruchu spółdzielczego, które stały się podwaliną ustaw pierwszego Sejmu w 1920 r.

Jeżeli chodzi o spółdzielczość spożywczą, to aczkolwiek miała ona początki w czasach zaborczych — kierunek ideowy został jej nadany na ogólnokrajowym zjeździe stowarzyszeń spożywców w dniu 1.XI.1918 roku. Przyjęta na tym zjeździe deklaracja jest wyrazem nie tylko potrzeby samoobrony przed skutkami zwyrodnienia form wymiany, pogłębionego przez wojnę, lecz świadczy o woli zachowania czystości ruchu spółdzielczego, w oparciu o ideały rocdelskiego pierwowzoru. Deklaracja ta mówi:

„Zjazd uznaje, że podstawową zasadą gospodarczą spółdzielczości jest uspołecznienie środków produkcji i wymiany w myśl interesów pracy. W myśl tego, stowarzyszenia spożywców na wszystkich polach swej działalności powinny wypierać kapitalistyczny system gospodarki, mający na celu nie potrzeby spożyw-



ców lecz zyski, płynące z posiadania kapitału. Stwierdzając spółrządność ruchu spółdzielczego z ruchem zawodowym i politycznym, zmierzającym również do wyzwolenia pracy, zjazd żąda jednak zupełnej niezależności stowarzyszeń spożywców od partii“ (835).

Powyższe założenia ideowe przetrwały do końca okresu międzywojennego, pomimo poważnej groźby ich podważenia przez wciągnięcie spółdzielczości do rozgrywek politycznych, i to właśnie w ramach zawodowego ruchu robotniczego, który w celach walki klasowej organizował własne spółdzielnie. Dopiero w 1925 roku następuje konsolidacja i wszystkie zrzeszenia spożywców łączą się w jeden Związek Spółdzielni Spożywców RP.

Rozwój polskiego ruchu spółdzielczego, według danych z 1937 roku, wyrażał się liczbą około 14 tys. spółdzielni wszelkich typów, zrzeszających 3,140 tys. członków „co stanowiło wraz z rodzinami około 40% ogółu ludności Polski“ (835).

Przewaga spółdzielni kredytowych i stosunkowo niewielka ilość spółdzielni rolniczych wskazują na rodzaj naszych trudności gospodarczych, zwłaszcza w dziedzinie rolnictwa polskiego.

Trzeba sobie otwarcie powiedzieć, że pomimo niewątpliwych osiągnięć ruchu spółdzielczego w przeszłości — pozostaje jeszcze wiele do zrobienia; trzeba ustalenia poglądów na przyszłą jego rolę w ramach gospodarki narodowej, a to w celu przejęcia przezeń zadań w zakresie przygotowania do wojny. Braki pod wielu względami są znaczne, zwłaszcza w zastosowaniu do handlu rolniczego, który w naszych warunkach będzie miał przez długi jeszcze czas przeważające znaczenie.

Podczas gdy jedni pragną oprzeć na spółdzielniach wyłącznie organizację hurtową zbytu produktów rolnych, pozostawiając handel detaliczny w rękach samodzielnych kupców — inni widzą w rozwoju spółdzielczości wyłączną formę organizacyjną skupu i zbytu. Wydaje się jednak, że nie jest to bynajmniej zagadnienie takiej czy innej doktryny gospodarczej, z jej konsekwencjami organizacyjnymi. Wchodzą tu bowiem w grę dwa zasadnicze czynniki, które w każdym z tych rozwiązań odgrywać będą decydującą rolę; są to: człowiek i pieniądz.

Nikt nie zaprzeczy, że pomimo rozdrobnienia polskiego handlu — nie wytworzył on zdrowego typu nowoczesnego businessman'a ani w hurcie, ani w detalu. Przyczyny tkwią zarówno w naszej strukturze społeczno-gospodarczej, jak i w psychice narodowej. Ponownie daje się zaobserwować fala optymizmu, związana z przy-

musowymi okolicznościami pierwszej i drugiej wojny światowej. Na tych okolicznościach, że wielu ludzi, pozbawionych w czasie wojny właściwych im zajęć, jęło się handlu, budowano za każdym razem nadzieję, że jest to właśnie zbawienny proces, który przysporzy nam tak pożądaną warstwę kupieckiej.

Nie zdawano sobie jednak sprawy z tego, że ani ten typ ludzi, ani charakter ich przygodnych zajęć, nie mają nic wspólnego z istotą nowoczesnego handlu.

Ten typ dopiero trzeba będzie stworzyć, organizując szkolenictwo handlowe i wychowując młodzież w kręgu nowych zainteresowań, tak różnych od urzędniczego nastawienia jej umysłowości. Braki, które w tej dziedzinie zastaniemy po wojnie, wskazują, że siłą rzeczy organizacja handlu będzie musiała się oprzeć przez pewien okres czasu przede wszystkim na spółdzielczości, dającej lepsze warunki ekonomicznego wykorzystania aparatu.

Prawdą jest, że „podstawą... organizacji handlu detalicznego powinien pozostać kupiec jednostkowy... prawdziwie samodzielny, z dostatecznie dużym kapitałem obrotowym“ (318), ale tego właśnie typu ludzi będzie brak, a jeszcze bardziej kapitałów. Przeszłość nas uczy, że wszystkie wysiłki zorganizowania rodzimego handlu detalicznego rozbiły się przede wszystkim o niedostępną rafę hurtu, który był całkowicie w rękach obcego kapitału. Zanim więc zostaną stworzone „nowe formy połączeń kapitałowych, umożliwiające łączenie szeregu jednostek o mniejszych czy średnich zasobach w większe firmy, będące czymś pośrednim między spółką jawną i akcyjną“ (318) — pomoc kapitałów państwowych powinna być skierowana w pierwszym rzędzie na rozbudowę spółdzielczości, jako przedszkola kształcącego praktycznie pionierów polskiego handlu.

Za pierwszeństwem spółdzielczości, jako formy organizacyjnej handlu specjalnie w dziale rolnictwa, przemawiają zwłaszcza względy gospodarki wojennej i potrzeby sił zbrojnych w czasie pokoju. Wojsko, jako stały konsument, a ponadto i zorganizowany odbiorca ściśle określonych ilościowo i jakościowo artykułów, może stanowić pewien przyczynek dla rozwoju spółdzielczości w Polsce.

Trudne warunki polskiego rolnictwa, wskutek nieopłacalności produkcji, wywołały hasło zaspokojenia potrzeb wojska bezpośrednio u producentów. Akcja ta rozwijała się wprawdzie z roku na rok, z większym lub mniejszym powodzeniem zależnym od wa-



runków regionalnych, ale uzewnętrzniła przy tej sposobności całą nieporadność naszych rolników i ogromne luki w technice organizacji skupu i zbytu produktów rolnych. Wszystkie wady naszej struktury społeczno-gospodarczej wyszły wtedy na jaw, zwiastując groźne trudności na wypadek wojny, dając jednocześnie próbki warunków, w jakich musi się odbywać handel zagraniczny artykułami produkcji rolnej. Czy chodziło o selekcję ziarna, czy o organizację punktów zsypu, czy o dostawy mięsa, czy wreszcie o ceny, czy terminy dostaw — w każdej sprawie występowały trudności i niedociągnięcia świadczące o braku doświadczenia, obrotowości, urządzeń. Nad wszystkimi bolączkami dominowała pogoń za gotówką, która przesłaniała producentowi nawet własny interes; byle prędzej, choćby ze stratą, dla zdobycia trochę pieniędzy na opędzenie najkonieczniejszych potrzeb. Zrozumiałym następstwem tego stanu rzeczy było wciskanie się pośrednictwa między wojskowego odbiorcę i producenta. Pośrednik płacił ile chciał, ale od razu, a jeszcze częściej miał potrzebny dla rolnika towar wymienny; potrafił dostarczyć produkt według wymagań wojska, ponieważ miał magazyny, środki przewozowe, urządzenia techniczne.

Oczywiście, że sytuacja ta przedstawiała się nieco odmiennie tam, gdzie istniały spółdzielnie rolniczo-handlowe czy syndykaty; ale i w tych wypadkach wszystko zależało od ich zasobności i sprężystości organizacyjnej, a co najważniejsza — od stosunku producentów do tych instytucji.

Ten stan rzeczy nabrał szczególnej wagi w okresie intensywnych przygotowań do aprowizacji wojennej, która siłą rzeczy miała się oprzeć w pierwszym rzędzie na sieci spółdzielczej. Wtedy okazało się, że sieć ta nie jest dostosowana do potrzeb wojska ani ilościowo, ani jakościowo. Ubóstwo środków przewozowych, magazynów, dźwigów, silosów, wag, niedorozwój sieci bankowej itp., piętrzyły trudności, których pokonanie wymagało lat intensywnej pracy i olbrzymich nakładów pieniężnych.

Naszkicowany tu obraz przeszłości jeszcze raz podkreśla znaczenie spółdzielczości w organizacji skupu i zbytu produkcji rolnej, wytycza drogi jej rozbudowy i stawia ją na naczelnym miejscu w hierarchii oczekujących nas zadań. Zadania te można podzielić na dwa zasadnicze okresy: przejściowy okres odbudowy powojennej i normalny, długofalowy okres rozbudowy gospodarczej państwa.

W pierwszym okresie na sieci spółdzielczej trzeba będzie oprzeć

rozprowadzenie środków pochodzących z zagranicznej akcji pomocy. Jest nadzieja oparcia akcji pomocy na znacznie rozszerzonej sieci spółdzielczej w granicach tzw. Generalnego Gubernatorstwa, która w rękach okupanta stała się narzędziem eksploatacji kraju.

W okresie rozbudowy spółdzielczość może odegrać nie tylko rolę aparatu wymiany, ale stać się powinna ostoją samorządu gospodarczego, a więc i najlepszą szkołą wychowania pokoleń, w duchu świadomej swych dróg i zadań demokracji.

### 53. SAMOWYSTARCZALNOŚĆ GOSPODARCZA

Kraj będący w stanie wojny jest w większym lub mniejszym stopniu skazany na wykorzystanie przede wszystkim tych zasobów, które zdołał zgromadzić w czasie pokoju, a tylko w szczególnie korzystnych warunkach geopolitycznych może liczyć na uzupełnienie środków z zewnątrz.

Poznaliśmy już wymagania wojny w zakresie potrzeb gospodarczych i mogliśmy się przekonać, że nie istnieje państwo nowoczesne, które byłoby w stanie zaspokoić wszystkie potrzeby z własnych zasobów. Nawet kraje tak obficie uposażone przez naturę w bogactwa naturalne, jak Stany Zjednoczone i Z.S.R.R., w pierwszym już roku swego udziału w drugiej wojnie światowej stanęły wobec poważnych trudności czy to w zakresie braków surowców, uzależniających te państwa od zagranicy, czy też w zakresie dostaw sprzętu uzbrojenia i środków produkcji.

Piatier określa samowystarczalność jako możliwość zaspokojenia wszystkich potrzeb kraju przy pomocy jego produkcji, przewozów i konsumpcji, niezależnie od zagranicy (176). Dodaje on jednak zaraz, że chociaż definicja jest słuszna dla takiej metody gospodarki, zarówno w czasie pokoju jak i wojny, to jednak jej realizacja w obu tych wypadkach jest różna. Różnica zaś polega na tym, że w czasie pokoju jakieś państwo stosuje autarkię dlatego, że się odcina od świata w obranym przez siebie czasie dobrowolnie, albo wskutek braku chęci wymiany ze strony innych państw; natomiast w czasie wojny samowystarczalność jest do pomyslenia jedynie w tym wypadku, gdy państwo przygotowało swój potencjał gospodarczy do tego stopnia, że może się obejść bez dowozu z zewnątrz, albo liczy z całą pewnością na uzupełnienie



swych zasobów przez współdziałanie dobrowolne innych państw, lub wymuszenie tego współdziałania w drodze uzależnienia gospodarczo-politycznego, względnie podboju.

W obu tych okresach istotę samowystarczalności, w ujęciu tej definicji, stanowi rezygnacja z handlu zewnętrznego, dobrowolna lub przymusowa. Wiemy, że żadne państwo w normalnych warunkach nie rezygnuje z handlu zagranicznego, chyba, że się chwyta wojny gospodarczej dla wymuszenia wyjątkowych dla siebie uprawnień wymiany, gdy dąży do pozbawienia przeciwnika wolności gospodarczej. Inaczej jest w czasie wojny, kiedy wymuszona samowystarczalność jest zjawiskiem o tyle normalnym, o ile niebezpiecznym; normalnym, ponieważ chodzić będzie o maksymalne wykorzystanie zasobów własnych i ograniczenie przywozu; niebezpiecznym, ponieważ mimo wszystko chcielibyśmy przywozić, ale nie zawsze będziemy mogli, czy to wskutek blokady, czy też dla braku środków wymiany.

Okres poprzedzający drugą wojnę światową dawał właśnie odstrasżające przykłady przymusowej samowystarczalności. Wojna 1914-18 r. zwichnęła równowagę gospodarstwa światowego. Europa cierpiała na brak kapitałów, a kraje zamorskie, ze Stanami Zjednoczonymi na czele, nie chciały się angażować na tym kontynencie. Ostre przesilenie gospodarcze w latach 1929 — 1932 i coraz wyraźniej zarysowujący się plan niemieckiego odwetu — sprzyjały opanowaniu gospodarki kontynentu przez Rzeszę. Słabsze organizmy gospodarcze zrywały stopniowo związki z gospodarką światową. Elementy bilansu płatniczego tych krajów (przywóz i wywóz, usługi, spłata długów zagranicznych itp.) przestały „grać“. Groźba katastrofy pchała poszczególne kraje na drogę premiowania wywozu, krępowania przywozu cłami, zakazywania wywozu pieniędzy z kraju itd. Zarządzenia te godziły w interesy innych krajów, które uciekały się do podobnych — w celach obronnych lub prawem odwetu. W ten sposób dochodziło do walki wszystkich z wszystkimi, a jej skutki dotknęły w pierwszym rzędzie państwa mniej zasobne.

Z tego zamieszania korzystały tylko Niemcy. Autarkia niemiecka była celowa, albowiem miała służyć przygotowaniu do wojny. Według tezy niemieckiej każdy krok autarkii utrwala wolność narodową. Rozwinięta przez narodowy socjalizm idea Fichtego o zamkniętym państwie handlowym ułatwia wprawdzie kontrolę gospodarczą, ale „prowadzi w konsekwencji do idei zdobyczy dla realizacji samej autarkii“ (176).

Ponieważ autarkii nie można wprowadzić z dnia na dzień, gdyż wymaga ona wzmoczenia produkcji krajowej, stosowania surowców zastępczych i namiastek, oraz tworzenia wielkich zapasów — przeto wojujący, który nie potrafi tym wymogom sprostać — najczęściej przestaje handlować, wobec braku własnych towarów na wywóz, oraz wobec olbrzymich kosztów przywozu za cenę dewiz. Dlatego handel i autarkia stanowią przeciwieństwa, także i w czasie wojny.

Wartość autarkii w sensie zamknięcia obszaru gospodarczego jest różna, w zależności od jego struktury: ma ona niejakię usprawiedliwienie tam, gdzie stan przemysłu pozwala na zaspokojenie znacznej części potrzeb własnych w oparciu o warunki naturalne i gdzie produkcja rolnicza jest deficytowa; natomiast kraj zależny od przywozu zza granicy artykułów przemysłowych (uzbrojenie, materiał wojenny) a posiadający nadmiar płodów rolnych nie może sobie pozwolić na autarkię, ponieważ pozbawiłby się w ten sposób środków wymiany na finansowanie prowadzenia artykułów przemysłowych.

Tu znajdujemy wyjaśnienie, dlaczego ceny płodów rolnych w Polsce pod okupacją niemiecką osiągnęły tak znaczną zwyżkę, podczas gdy przed wojną produkcja ich była nieopłacalna: Polska znalazła się w orbicie autarkii niemieckiej, która uznawała, że wielkie zapotrzebowanie środków wyżywienia da się pokryć tylko przy cenach gwarantujących opłacalność produkcji, na którą już nie działają ceny międzynarodowych rynków. Jeżeli przyjdziemy do przekonania, że samowystarczalność kompletna jest niemożliwa, to siłą rzeczy musimy uznać konieczność utrzymania międzynarodowej wymiany dóbr i usług, czyli handlu zagranicznego.

Przyjrzyjmy się jego możliwościom w warunkach wojennych, w porównaniu z warunkami okresu pokojowego.

## 54. HANDEL ZAGRANICZNY

Rozwój gospodarczy Europy w ciągu XIX wieku i w pierwszych trzech dziesiętkach XX w. szedł w kierunku eksploatacji rynków pozaeuropejskich, pomnażając jej bogactwo przez handel z krajami zamorskimi. Wzbogacone w ten sposób Wielka Brytania, Francja, a początkowo i Niemcy — były głównymi dostawcami kapitału; poza nielicznymi innymi państwami, których ko-



rzystne położenie geograficzne lub fakt posiadania kolonii sprzyjały narastaniu kapitału — pozostała część Europy odczuwała stały jego brak.

W tym samym czasie powiększało się przeludnienie rolniczych krajów wschodniej i południowo-wschodniej Europy, oraz zaczęło się zarysowywać uniezależnianie się gospodarce kolonii i państw dominialnych. Przyczyna przeludnienia wspomnianych krajów rolniczych Europy leżała w braku kapitałów potrzebnych na ich uprzemysłowienie.

Zainteresowanie wielkiego kapitału zwracało się raczej w kierunku krajów zdolnych zapewnić szybki obrót zainwestowanym wkładom, niż do państw żyjących z plodów rolnych. Tym m. in. tłumaczy się fakt, że powersalskie Niemcy z taką łatwością uzyskiwały kredyty i pożyczki zagraniczne od swych wczorajszych wrogów, podczas gdy zaprzyjaźniona Polska nie mogła się doczekać pomocy finansowej ani na czas, ani w dostatecznej mierze, nawet od swoich aliantów. Aczkolwiek kwestia zaufania w międzynarodowych stosunkach politycznych wywiera niewątpliwy wpływ na stosunki gospodarcze, to zbyt wielkim uproszczeniem, podyktowanym chyba tylko względami polemicznymi, jest szukanie przyczyn w unikaniu polskiego rynku przez kapitał zagraniczny jedynie w nieufności do panującego w Polsce przed wrześniem reżymu, skoro inny — reprezentowany przez Stresemanna i Hitlera — mógł uzyskać od nieufających mu zachodnich demokracji dwa miliardy funtów.

Brak kapitałów własnych i ich dopływu z zewnątrz, z powodu słabej wymiany, powodował niską stopę życiową ludności. Albowiem „nie warunki naturalne, lecz obfitość kapitału decydowała o powstaniu przemysłu“, czego najlepszym przykładem Dania, której jedynym bogactwem jest ziemia, a mimo to 70% jej ludności żyje z zarobków nierolniczych (392).

Handel zagraniczny w czasie wojny jest nieukniony, choć zmienia się wtedy jego charakter. Już nie wystarcza bowiem wymiana towarów — jak to ma miejsce w czasie pokoju, ponieważ kraj wojujący konsumuje prawie wszystko, co zdoła sam wyprodukować, kupuje natomiast tylko rzeczy najpotrzebniejsze; rzadziej ogranicza produkcję, w celu wyzyskania sił roboczych do bezpośredniej walki.

Z chwilą wybuchu wojny handel zagraniczny doznaje szeregu zakłóceń: odpadają źródła zakupów w kraju nieprzyjacielskim i w obszarze jego wpływów; kraje neutralne przestają sprzeda-

wać bądź ze względów politycznych, bądź w celu zabezpieczenia sobie własnych zasobów. Również import, jeżeli jest nadal możliwy mimo nieuchronnej blokady, wymaga przestawienia, w związku ze zmianami potrzeb produkcji, a transporty morskie wymagają osłony (konwoje) i z reguły będą uszczuplone, wobec zaangażowania floty wojną morską. Jeżeli do tego dodamy ograniczenia wewnętrznych transportów, zajętych często obsługą frontu, i wreszcie konkurencję innych państw na rynkach zagranicznych — odtworzymy sobie w ogólnych zarysach ogrom trudności, które ma do zwalczenia państwo wojujące, w zakresie handlu zewnętrznego, na jego odcinku technicznym. Dochodzą natomiast i inne trudności — natury finansowo-pieniężnej.

Zagadnienie finansowania zakupów zagranicznych sprowadza się do:

- reglamentacji operacji handlowych,
- finansowania importu i kontroli wymiany.

#### A. Reglamentacja handlu

Wspomniane poprzednio trudności państwa w stanie wojny, w dziedzinie handlu zagranicznego, zmuszają do poczynienia odpowiednich przygotowań w okresie pokojowym i wprowadzenia w życie we właściwym czasie zarządzeń, które dostarczą rządowi niezbędnych środków.

Doświadczenia poprzedniej wojny pozwoliły poszczególnym państwom przygotować ważny odcinek gospodarki finansowej, zarówno w zakresie ustawodawczym jak i organizacyjnym. I tak np. francuska ustawa z dn. 11.VII.1938 r. w art. 55 głosi: „Z chwilą mobilizacji... koordynacja operacji handlowych wszelkiego rodzaju w odniesieniu do... importu zostaje powierzona jednemu ministrowi, który wykorzystuje dla tych czynności pomoc techniczną przedstawicieli zainteresowanych ministerstw. Zezwolenia na przywóz i wywóz wszelkiego rodzaju są wydawane przez tego ministra“ (176). Ponadto jest przewidziana i zorganizowana już w czasie pokoju współpraca rządu z zainteresowanymi instytucjami prywatnymi, oraz w każdym ministerstwie istnieje komitet doradczy dla tej kategorii spraw.

W Niemczech i we Włoszech organizacja istniała już w czasie pokoju i działała na modłę wojenną. We Włoszech powstały „towarzystwa importowe“, skupiające importerów pod kontrolą



państwową. Ich zadaniem był nie tylko przywóz, lecz i rozprowadzenie wewnątrz kraju uzyskanych z importu towarów, przede wszystkim artykułów żywnościowych i drzewa, które dla tego państwa mają duże znaczenie.

Już na kilka lat przed obecną wojną światową niektóre państwa stopniowo rozszerzały swoją ingerencję w zakresie zakupów zagranicznych, monopolizując oleje mineralne, bawełnę, zboża, celulozę, żelazo itd. Zakupy prywatne były licencjonowane i poddawane coraz większym ograniczeniom.

Reglamentacja handlu zagranicznego w zakresie wywozu polega na prostym zakazie wyzbywania się potrzebnych krajowi towarów. Np. Niemcy w 1937 r. wydały dekret zakazujący wywozu tłuszczów, materiałów włókienniczych, żelaza i kauczuku.

O ile technicznie wydanie takiego zakazu i dopilnowanie jego wykonania nie przedstawia większych trudności, to nie należy bagatelizować jego konsekwencji w dziedzinie międzynarodowych stosunków gospodarczo-politycznych, ze względu na możliwość reakcji ze strony zainteresowanych państw.

Trudniejsza jest natomiast sprawa reglamentacji importu. Monopol handlu zagranicznego wynika przede wszystkim z konieczności przywozu jedynie produktów dla obrony kraju i ich celowego rozdziału. W warunkach wojny jest on całkowicie usprawiedliwiony, wobec konieczności scentralizowania w rękach rządu wszystkich środków handlu, a zwłaszcza transportów, jak również ze względu na obowiązki zaopatrzenia nie tylko przemysłu, lecz i całej ludności. W normalnych jednak warunkach tak daleko posunięta ingerencja państwa musi się odbić zarówno na wewnętrznym rynku, jak i na międzynarodowej wymianie.

Reglamentacja obejmuje nie tylko same operacje handlowe, lecz także i ich stronę finansową, rozciągając w ten sposób kontrolę państwa i na środki zapłaty.

### B. Finansowanie importu

Pomimo wszelkich trudności i zastrzeżeń natury technicznej, gospodarczej i finansowej przywóz pozostaje nieuniknioną koniecznością dla państwa wojującego, jeżeli nie ma ono złożyć broni po wyczerpaniu wszystkich środków krajowych i zapasów.

Finansowanie importu może się odbywać przez zaciąganie pożyczek zagranicznych, lub przy pomocy własnych kapitałów.

Pożyczki zagraniczne mogą mieć charakter polityczny, gdy pochodzą od państw zaprzyjaźnionych lub sprzymierzonych w walce ze wspólnym wrogiem, albo też będą to pożyczki handlowe, w formie kredytu towarowego. Jest to sprawa nie tylko zaufania, lecz i interesu. Często w interesie politycznym kredytodawcy będzie leżało udzielanie pożyczek lub kredytu towarowego, mimo ryzyka finansowego.

Wielka Brytania w poprzedniej wojnie udzielała pożyczek krajom alianckim, dla podtrzymania ich oporu wobec państw centralnych. Użycie własnej waluty w rozrachunku z zagranicznymi dostawcami jest praktycznie niewykonalne ze względu na to, że nie zechcą oni na pewno ryzykować dewaluacji naszego pieniądza. Jest to możliwe jedynie w stosunkach z krajami uzależnionymi gospodarczo lub okupowanymi; czynili to Niemcy z krajami Europy środkowo-wschodniej. Może zachodzić także i taka sytuacja, że własne kolonie nieogarnięte wojną mogą zdobywać obce waluty za towary zbywane przez nie za granicą.

Wreszcie pozostaje złoto lub dewizy, jako środek finansowania dostaw towarowych.

Wiemy jednak z praktyki wojennej, że ani zapas złota, ani dewiz nie wystarcza na dłuższą metę, nawet w państwach zasobnych. Masowy przywóz przy ograniczonym siłą rzeczy eksporcie powoduje gwałtowny wzrost deficytu handlowego, niebezpiecznego dla sytuacji pieniężnej kraju wojującego. Np. we Francji ten deficyt w 1916 r. osiągnął 1,100 milionów fr w złocie miesięcznie, a w 1918 r. doszedł do 1,500 milionów fr.

W związku z tym zachodzi konieczność: a) skupienia w rękach rządu wszystkich pieniężnych środków dyspozycyjnych za granicą, jak złoto osób prywatnych, dewizy poszukiwane przez dostawców, walory i wierzytelności zagraniczne itp.; b) rozciągnięcia nadzoru nad przywozem, aby ograniczyć wzrost deficytu ponad dopuszczalną normę. Staje się nieodzowne, aby importerzy krajowi płacili wyłącznie dewizami i aby uniemożliwić, a w każdym razie ograniczyć wszelki ruch kapitałów za granicę — czy to w postaci zwrotu długów, czy zwykłej w sytuacji wojennej ucieczki kapitałów.

Że nie są to rzeczy łatwe do wykonania, świadczy dość głośno w czasie wojny sprawa wyciekania z Wielkiej Brytanii znacznych sum, w formie opłat za niemieckie patenty. Jest to tylko jednym z wielu dowodów, jak wielkie ostrożności muszą być zachowane wobec sprytnego przeciwnika.



Całe zagadnienie sprowadza się do dopuszczenia koniecznego importu i umożliwienia zapłaty. Odbywa się to w ten sposób, że administracja państwowa musi najpierw zezwolić na wwóz, a następnie zlecić bankowi państwa wypłatę dewiz w określonej wysokości. Jako skrajność tego systemu uważa się centralizację wszystkich płatności przez bank państwa, co może mieć miejsce stosując przymus deklaracji kont bankowych, zobowiązanie do zgłaszania dewiz, rekwizycję złota pozamonetarnego i innych kosztowności (176).

Technicznie, kontrola wymiany operuje środkami zdążającymi do oderwania parytetu krajowego pieniądza od dewiz zagranicznych — przez zakaz wywozu biletów bankowych, nierepektowanie oficjalnego kursu wymiany itp. Środki te w czasie wojny są tym konieczniejsze, że nieuniknione zwężenie wymiany w skutkach długotrwałego zachwiania równowagi, może spowodować groźne następstwa gospodarcze. Przez zastosowanie tych i innych środków państwo doprowadza do wspomnianego już poprzednio rozdziału funkcji pieniądza: z jednej strony jako środka polityki handlu zagranicznego, z drugiej — jako narzędzia wewnętrznego obiegu i kredytu.

Polityka kredytowa wiąże się z całokształtem polityki gospodarczej państwa.

Kredyt zagraniczny może być gotówkowy, i taka jego forma jest zasadniczą, albo też towarowy, kiedy zamiast środków pieniężnych na nabycie pożądanego na rynkach zagranicznych towarów — otrzymujemy je na kredyt. W zasadzie obie formy kredytu mają jednakową wartość z tą tylko różnicą, że kredyt gotówkowy daje większą swobodę w wyborze towaru i rynku (o ile kredytowca nie stawia zastrzeżeń), podczas gdy kredyt towarowy zazwyczaj kępuje tę swobodę.

Jednym z celów kredytu zagranicznego może być uzupełnienie zapasu dewiz banku emisyjnego, topniejącego czy to wskutek wojennego bilansu handlowego, czy też z powodu ich odpływu spowodowanego ruchami kapitałów, jak np. przez wycofywanie zagranicznych lokat krótkoterminowych.

O ile w okresie wojny forma zagranicznego kredytu towarowego ma najszersze zastosowanie, ze względu na notorycznie szybkie wyczerpywanie się zapasu dewiz nawet w najzasobniejszych finansowo państwach, o tyle w gospodarce pokojowej o wyborze rodzaju kredytu będą decydowały wielorakie czynniki, zarówno charakteru strukturalnego, jak i koniunkturalnego.

Z punktu widzenia ogólnogospodarczego, a więc i ze względu na wymogi potencjału wojennego, wielkie znaczenie mają pożyczki zagraniczne w celu stworzenia zapasu dewiz, traktowanych jako rezerwa, umożliwiająca import lub pokrywanie przejściowych deficytów handlu zagranicznego. Te występują częstokroć, wobec konieczności wyzyskania koniunktury podaży materiałów zaopatrzenia wojennego na rynkach zagranicznych.

Jeżeli chodzi o potrzeby Polski, zwłaszcza w okresie powojennej odbudowy, cele kredytu zagranicznego są określane następująco:

- a) zakup towarów dla celów produkcji,
- b) zakup artykułów konsumcyjnych,
- c) rezerwa dewizowa dla zabezpieczenia finansowania importu.

„W związku z tym rozmiar kredytu zagranicznego, potrzebnego krajowi..., będzie wytyczony rozmiarem koniecznego w tym okresie deficytu w obrotach handlowych z zagranicą. Rzeczą zaś będzie odpowiedniej polityki w dziedzinie handlu zagranicznego ustalić i dopuścić taki rozmiar importu i jego nadwyżki, jaki będzie wynikał z gospodarczego planu odbudowy i uwzględnił tylko te towary, które bezpośrednio czy pośrednio z problemem odbudowy są związane. Planowość importu wynikająca z planu odbudowy jest zatem kardynalnym warunkiem celowości kredytu zagranicznego w epoce powojennej“ (866).

### C. Międzynarodowy system rozrachunkowy

Międzynarodowa współpraca gospodarcza była oparta na wolnym obrocie złota. Po pierwszej wojnie światowej złoto znalazło się w olbrzymiej większości w kilku zaledwie krajach, zwłaszcza w St. Zjednoczonych, które udzielały mniej zasobnym krajom pożyczek krótkoterminowych dla podtrzymania obrotów handlowych. Bankructwo Niemiec w 1931 r., jako największego dłużnika, zapoczątkowało wycofywanie pożyczek. Brak złota w skarbcach innych państw dłużniczych uniemożliwiał im zarówno przywóz potrzebnych towarów, jak i wywóz własnych do tych chętnych odbiorców, którzy również nie mogli płacić złotem. Wywołana tym zanikiem obrotów przerwa w stosunkach międzynarodowych zaczęła się manifestować spadkiem produkcji i bezrobociem, które złożyły się na kryzys gospodarczy o zasięgu światowym.



Pogłębianie się kryzysu przy równoczesnym braku złota, stanowiącego do niedawna miernik wartości a zarazem towar, zmusiło niektóre państwa do zastosowania handlu wymiennego, polegającego na tym, że „jedno państwo dostarczało drugiemu pewną ilość towarów, w zamian za co otrzymywało od niego inne towary tej samej wartości. W celu zawierania i dokonywania tych transakcji zostają utworzone instytucje kompensacyjne (rozrachunkowe), w obu stosujących system kompensacyjny państwach. Instytucje te przyjmują wpłaty importerów i dokonują wypłat należności eksporterów“ (530).

Towarowy system rozrachunkowy stał się w ten sposób pierwszą fazą obrotów międzynarodowych, które wkrótce uzupełniła druga faza, w postaci finansowego systemu rozrachunku.

System kompensaty wymaga, oczywiście, zgody zainteresowanych w obrocie państw i pociąga za sobą szereg następstw w strukturze wewnętrznej ich gospodarki.

Umowy kompensacyjne ustalają m. in. kurs wzajemny walut, na określony czas rozrachunków i tylko do nich stosowany, przy tym niezależny od wahań giełdowych tychże walut.

Ponieważ państwo jest zainteresowane w rozwoju produkcji krajowej, a jednocześnie musi posiadać środki pieniężne dla regulowania zobowiązań importerów — przeto zachodzi konieczność wprowadzenia zarówno kontroli nad importem i eksportem, jak ograniczeń dewizowych. O ile trudności, wynikające z nieuchronnego opóźnienia wypłat należności eksporterów za pośrednictwem instytucji rozrachunkowej mogą być usunięte, a w każdym razie złagodzone, przez udzielenie im kredytów lub zmuszenie importerów do płacenia gotówką za sprowadzone towary — o tyle konieczność przestrzegania wymienionych wyżej ograniczeń w wolnym do niedawna obrocie, stwarza wielkie niedogodności w zastosowaniu systemu kompensacyjnego, grożące zbiurokratyzowaniem scentralizowanego handlu.

Środki zaradcze powinny iść w kierunku zabezpieczenia niedozwolonej w tym systemie kontroli państwa nad obrotem towarowym i dewizowym, przy równoczesnym odciążeniu importerów i eksporterów od zbytnej formalistyki.

Istnieje pogląd, że takim środkiem zaradczym może być przełanie części uprawnień państwa na instytucję rozrachunkową i samorząd gospodarczy, „którego władze będą najbardziej autorytatywnym czynnikiem, jeśli idzie o ułatwienie pracy klientom instytucji kompensacyjnej“ (576).

Mimo tych zastrzeżeń, z których ograniczenie systemu rozrachunku do dwóch tylko partnerów jest również jego słabą stroną w dotychczasowej praktyce — są podstawy do wznowienia wielostronnych obrotów międzynarodowych na tej właśnie drodze, która wskazuje, że posiadanie zapasów złota nie jest jedynym warunkiem współpracy gospodarczej świata, rozbitej właśnie przez ten kruszec.

#### D. *Lease and Lend Bill*

Jest to ustawa o pomocy finansowej St. Zjednoczonych A. P. dla narodów sprzymierzonych, uchwalona jeszcze przed przystąpieniem Ameryki do drugiej wojny światowej, a stanowiąca niepotykaną dotąd formę kredytu zagranicznego. Ustawa upoważnia prezydenta „do przewłaszczenia, wygadania i wypożyczenia środków obronnych tym państwom, których obronę uważać będzie za istotną dla bezpieczeństwa St. Zjednoczonych“ (860).

Wobec tego, że St. Zjednoczone uznały W. Brytanię jako straż przednią w obronie zachodniej półkuli świata — dobrodziejstwa tej ustawy rozciągają się przede wszystkim na to państwo, aczkolwiek korzystają z nich także inne narody sprzymierzone.

Ustawa przewiduje zwrot w naturze nie zniszczonych środków walki. Ponadto w umowie z W. Brytanią zaznaczono ogólnikowo, że wszelkie usługi, informacje i inne świadczenia W. Brytanii na rzecz St. Zjednoczonych będą jej zaliczone na poczet spłat, podczas gdy reszta należności podlega zwrotowi w taki sposób, aby „nie obciążyć handlu między obu państwami, lecz by ułatwić wzajemnie korzystne stosunki ekonomiczne i polepszenie światowych stosunków gospodarczych“ (860).

Wbrew do niedawna obowiązującym rygorystycznym zasadom stosowania kredytów zagranicznych — ustawa jest bardzo liberalna. Wprawdzie zaniechanie lub nieujawnienie tych rygorów jest zrozumiałe ze względu na szczególną rolę W. Brytanii, która do roku 1940 wykorzystwała powyższy kredyt w 92%, to jednak okoliczność, że jest on w zasadzie dostępny dla wszystkich narodów sprzymierzonych — stwarza w stosunkach międzynarodowych nową fazę, rokującą zbliżenie i współpracę gospodarczą świata także i po wojnie.



*E. Międzynarodowa pomoc powojenna  
(U.N.R.R.A.)*

Inną formę obrotu, która może rozwinąć się w najbliższej przyszłości w międzynarodową współpracę gospodarczą, przynosi tzw. U.N.R.R.A.

U.N.R.R.A. to skrót nazwy „United Nations Relief and Rehabilitation Administration“ czyli „Administracja Zjednoczonych Narodów dla Pomocy i Zagospodarowania“, często w publicystyce polskiej określana krótko mianem reliefu. Jest to pierwsza organizacja międzynarodowa o charakterze gospodarczym, powstała z inicjatywy rządu Stanów Zjednoczonych A. P. w listopadzie 1943 r., a przeznaczona na okres powojenny w celu niesienia pomocy krajom dotkniętym wojną, po ich uwolnieniu od okupacji.

Najistotniejsze znaczenie tej organizacji polega na tym, że — poza pomocą w zaopatrzeniu bezpośrednim w artykuły pierwszej potrzeby — przewiduje się dostarczanie środków i urządzeń dla odbudowy gospodarczej krajów sprzymierzonych.

Zadania U.N.R.R.A. obejmują zatem:

- 1) dostawy dóbr bezpośredniej konsumpcji, jak: żywność, opał, odzież itp.;
- 2) usługi i urządzenia techniczne w zakresie zdrowia, opieki społecznej, repatriacji itd.;
- 3) dostawy i usługi materiałowo-techniczne dla celów zagospodarowania, a więc produkcji i rozdziału wytwarzanych bądź otrzymywanych dóbr i urządzeń (nasiona, nawozy sztuczne, surowce, maszyny itp.);
- 4) wyposażenie zakładów użyteczności publicznej i instytucji naukowych w urządzenia i środki celem umożliwienia badań, zaspokojenia potrzeb i rozprowadzenia dostaw, a więc: światło, woda, urządzenia sanitarne, środki przewozowe, łączności itp.

Jeżeli powojenny układ stosunków nie wypaczy organizacji U.N.R.R.A. — jej pomoc będzie miała duże znaczenie dla przyspieszenia procesu odbudowy kraju, a tym samym dla stworzenia sprzyjających warunków rozwoju potencjału obronnego gospodarki.

**R O Z D Z I A Ł X I**

**KOMUNIKACJE I TRANSPORTY**

- Treść: 55. Charakterystyka ogólna.  
56. Koleje.  
57. Drogi i mosty.  
58. Drogi wodne śródlądowe.  
59. Komunikacja i transporty morskie.  
60. Komunikacja lotnicza i transport powietrzny.  
61. Koordynacja transportów.  
62. Telekomunikacja.

**55. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA**

Stan sieci komunikacyjnej stanowi o nowoczesności państwa. Jej zróżnicowanie i gęstość dają wszechstronne możliwości rozwojowe, tak w dziedzinie wymiany dóbr kulturalnych, jak i materialnych, oraz wzmagają w znacznym stopniu zdolność obronną. Z tych też względów rozbudowa komunikacji jest wypadkową dwóch zasadniczych tendencji: ekspansji gospodarczej i bezpieczeństwa.

Kraj dążący do nawiązania i utrzymania kontaktów gospodarczych z innymi państwami stara się dostosować własną sieć komunikacyjną przede wszystkim do wymagań rentowności. Inne natomiast są założenia przy planowaniu komunikacji dla celów wojennych, które nie zawsze zbiegają się z interesami gospodarczymi. Można nawet zaobserwować, że im uboższa jest sieć komunikacyjna jakiegoś państwa — tym bardziej względy bezpieczeństwa mają pierwszeństwo w jej rozbudowie. Rosja carska hołdowała polityce bezdroży, właśnie ze względów wojskowych. Zaniedbanie ówczesnego Królestwa Polskiego pod względem komunikacji wynikało nie tylko z celowego gospodarczego upośledzenia tego kraju, lecz także — jeżeli nie przede wszystkim — z rosyjskiej doktryny wojennej wobec zachodnich sąsiadów.

Niewspółmiernie dłuższy czas, którego potrzebowała ówczesna Rosja dla dokonania koncentracji swych sił na zachodzie, i niekorzystne położenie strategiczne Królestwa — doprowadziło rosyjski sztab generalny do koncepcji traktowania tego obszaru jako terenu walk opóźniających, aż do linii Bugu. Wśród nielicznych



zresztą dróg bitych, a zwłaszcza kolei Królestwa, przeważały komunikacje o charakterze raczej wojskowym, niż gospodarczym, a pozostawienie normalnego toru na tzw. kolei warszawsko-wiedeńskiej, w przeciwstawieniu do szerokich torów w samej Rosji, jest tylko jednym z dowodów prymatu bezpieczeństwa w koncepcji rosyjskiej sieci komunikacyjnej. Jest rzeczą charakterystyczną, że te same względy grają nadal rolę zasadniczą także i na zachodnim obszarze Z.S.R.R., mimo olbrzymich przemian, jakie w zakresie komunikacji wprowadził samochód i samolot, a w walce — czołg.

Nierentowność komunikacji dla potrzeb wojskowych państwa jest tylko pozorna, gdyż w miarę rozbudowy sieci ogólnych dysproporcja w dochodowości maleje, a z czasem zanika zupełnie. Zresztą sam aspekt rentowności staje się względny, jeżeli się rozważy, czy rozwój gospodarczy jest przyczyną, czy skutkiem rozbudowy komunikacji. Pytanie takie wydawałoby się retorycznym, gdyby od trafnej na nie odpowiedzi nie zależały poszczególne posunięcia gospodarcze państwa, jak to miało miejsce w Polsce np. na odcinku motoryzacji.

W najistotniejszym interesie ogólnym państwa leży polityka rozbudowy komunikacji, zapewniająca jak najdalej idącą zbieżność wymogów bezpieczeństwa i gospodarki; tylko w wypadkach ich sprzeczności należy uznać prymat obronności. Najkorzystniejszy układ sieci jest taki, który pozwala na działanie po liniach wewnętrznych, jak to miało miejsce w sytuacji wojennej po stronie państw „osi“. Szczególnie niemiecka sieć drogowa jest przystosowana do tych wymogów strategicznych: rozdzielać siły przeciwnika i niszczyć izolowane.

Rozpatrzmy kolejno poszczególne rodzaje komunikacji oraz środki transportowe, w zależności od trakcji.

Do komunikacji lądowych należą: koleje i samochody. O komunikacji opartej na trakcji konnej nie wspominamy, nie ze względu na zdeklasowanie konia, którego roli zresztą nie można uznać za całkowicie skończoną, lecz jedynie ze względu na ograniczenie tematu do zakresu środków mechanicznych.

## 56. KOLEJE

Rozwój motoryzacji i lotnictwa, zaakcentowany ze szczególną siłą w drugiej wojnie światowej, wywołał opinię o zaniku znacze-

nia kolei jako wojennego środka transportowego. Zwłaszcza opinia polska zdaje się wyciągać zbyt daleko idące wnioski w tym zakresie, wobec zniszczenia kolei polskich w czasie kampanii wrześniowej. Nie są też odosobnione poglądy na zdystansowanie kolei przez samochód także i w pokojowym życiu gospodarczym.

Jeżeli doświadczenia polskie, nabyte w bezprzykładnie wyjątkowych warunkach, nie mogą stanowić podstawy dla uogólnień, to dalsze przytoczone poglądy również nie znajdują potwierdzenia w praktyce ogólnej, a wynikają raczej z niedostatecznego zrozumienia roli, właściwej każdemu z mechanicznych środków nowoczesnej komunikacji. Zdawałoby się, że najłatwiej można by się spotkać w Wielkiej Brytanii z taką opinią deklasującą koleje na rzecz samochodów, wobec znacznie rozwiniętego zastosowania jednych i drugich. Tymczasem właśnie tu, gdzie nasycenie środkami trakcji motorowej jest tak silne — co chyba nie jest bez znaczenia dla interesów wojska — brytyjski regulamin orzeka, że na przestrzeni ponad 200 km użycie kolei jest niezbędne dla transportów wojskowych. Musimy również uznać słuszność charakterystyki walorów transportowych kolei, w odróżnieniu od właściwości trakcji samochodowej (875).

Kolej jest powolniejszym środkiem na krótkie odległości, ze względu na absorbujące czas przygotowania towarzyszące transportom kolejowym. Ale na długich dystansach nie obawia się ona konkurencji samochodu wobec tego, że:

- 1) przebiegi dzienne kolei wynoszą 400 km, gdy samochodowe — 200 km,
- 2) zniszczenie kolei jest powolniejsze,
- 3) kolej oszczędza użycie środków o trakcji motorowej, przewożąc czołgi, a nawet samoloty na dalsze odległości.

Najważniejszym jednak argumentem, który zamyka wszelką dyskusję na temat palmy pierwszeństwa tego czy innego środka komunikacyjnego, jest zasada celowego uzupełniania się wszystkich środków, w zależności od żywotnych potrzeb państwa. Z równą bowiem dozą słuszności moglibyśmy przesądzać o zмирchu samochodu, wobec potężnego rozwoju lotnictwa, któremu niektórzy przepowiadają, że stworzy nową epokę „cywilizacji lotniczej“.

W konkluzji musimy uznać, że znaczenie kolei jako podstawy komunikacji w gospodarce wojennej, pozostaje nadal wielkie.

Podzielone są też zdania o korzyściach elektryfikacji linii kolejowych, ze względu na łatwość zniszczenia stacji zaopatrujących w energię. Obawom tym słusznie przeciwstawia się pogląd,



że linia zaopatrywana przez zniszczoną stację może być włączona do innej, co — oczywiście — wymaga znacznej rozbudowy sieci.

Organizacja wojenna służby transportów kolejowych przechodziła w ubiegłej wojnie szereg ewolucji. Np. we Francji w 1916 r. została utworzona Generalna Dyrekcja Transportów, która tegoż roku została zamieniona na podsekretariat transportów po to, aby w r. 1917 wszystkie jego służby scentralizować w Ministerstwie Robót Publicznych.

W Polsce problem ten został dość szczęśliwie rozwiązany i mimo bezbronności kolei — zdał egzamin pod względem koncepcji organizacyjnej, wbrew dość rozpowszechnionym poglądom odmiennym. Polska koncepcja organizacyjna wyszła z zasady pozostawienia na wypadek wojny wszystkich obsad bez zmian, od dołu aż do okręgowych dyrekcji kolejowych włącznie. Kierownicy okręgowych dyrekcji mieli jako pomocników oficerów służby transportowej. Pewne zmiany zaszły jedynie na stanowiskach naczelnych. Szefem kolei przy Naczelnym Wodzu pozostawał wprawdzie Minister Komunikacji, lecz pierwszym jego zastępcą był oficer, szef wojskowej służby transportowej, z kompetencjami w zakresie planowania transportów, podczas gdy drugim zastępcą został wiceminister komunikacji, wyposażony w organa kierownictwa technicznego i administracyjnego; on był właściwym wykonawcą zarządzeń transportowych.

Innowacją w organizacji wojennej kolejnictwa, na ogół niespotykaną gdzie indziej, było wyposażenie dowódców armii kompetencjami w zakresie służby transportów. O tę zasadę trwał dość długi spór wśród władz naczelnych, aż wreszcie zwyciężył pogląd, że dowódcom armii w strefie ich działania należy podporządkować kolejnictwo.

Nie można uznać tego rozstrzygnięcia za słuszne. Zasada, że „kolej jest środkiem transportowym Naczelnego Wodza“ (875) jest bezsporna w polskich warunkach, zarówno ze względu na szczupłość sieci i taboru kolejowego, jak również wobec charakteru ruchowego nowoczesnej wojny, w której zatarły się pojęcia obszaru operacyjnego i etapów, w której szybkość zagrożenia poszczególnych linii komunikacyjnych i węzłów wymaga jednego źródła dyspozycji i natychmiastowej reakcji, co jest nie do pomyślenia, jeżeli władza ta jest podzielona.

Jeżeli ten element organizacji nie wywołał w kampanii wrześniowej daleko idących następstw, to nie jest potwierdzeniem jego pozytywnej wartości, lecz tłumaczy się krótkotrwałością niebez-

piecznego eksperymentu. Pod tym także kątem widzenia należy patrzeć na istotę sporu o rolę transportów kolejowych w wojnie polsko-niemieckiej 1939 r.

A spór toczy się o to, czy koleje polskie spełniły swoje zadania wojenne, czy nie. Za wcześniej jeszcze na zajęcie obiektywnego stanowiska w tej sprawie, ponieważ tak jedna, jak i druga strona nie rozporządza dostatecznymi danymi, które dadzą się zebrać dopiero po wojnie.

Ograniczymy się tylko do stwierdzenia, że główny zarzut pod adresem kolei polskich brzmi, iż niepowodzenie koncentracji polskich sił zbrojnych należy przypisać zmianom jej planu, spowodowanym trudnościami transportowymi.

Zainteresowane organa służby transportowej przeczą temu kategorycznie, twierdząc, że „...ogółem przewieziono 88% Wielkich Jednostek planowanych w czasie pokoju do przewiezienia“, a tylko „operacyjnie koncentracja nie została całkowicie wykonana“. „Sumaryczna wydajność naszych linii dowozowych wynosiła 240 pociągów na dobę...“; „...przy 3.000 pociągów i całkowitym zaangażowaniu kolei... przewóz musiał trwać... razem 14 dni i na tyle był obliczony“. Miarą niewspółmierności środków transportowych, będących w dyspozycji obu partnerów w kampanii wrześniowej było, że „niemiecka sieć kolejowa, rozbudowana w kierunku Polski dawała... przeszło 900 pociągów dziennie, wobec 240 polskich“ (875).

O zdolności transportowej niemieckich kolei wiemy jeszcze z poprzedniej wojny światowej. W ofensywie 1918 r. Niemcy uruchomiły 3.500 pociągów od 15 do 28 lutego, przepuszczając po 250 pociągów dziennie, a od 1 do 20 marca — 6.900 pociągów, czyli po 345 dziennie, co wynosiło 10.400 pociągów wojskowych w 34 dniach.

Jednak okres poprzedzający drugą wojnę światową nie był korzystny dla kolei niemieckich. Z rozważań nad niemieckim potencjałem gospodarczym wiemy, że plan czteroletni, nastawiony bezpośrednio na produkcję wojenną, nie zdołał w dostatecznej mierze uwzględnić potrzeb kolejnictwa.

Mimo niewątpliwych braków dysproporcja między niemiecką siecią kolejową i polską mówi sama za siebie. Na 54.464 km linii eksploatacyjnych w Niemczech w 1937 roku, przypada 20.118 km w Polsce, co stanowi o stosunku 11,6 do 5,2 km na 100 km kw. na korzyść Niemiec. Jeszcze gorzej wypada to porównanie pod wzglę-



dem ilości wagonów towarowych (575,4 tys. do 153,4 tys.) i parowozów, których mieliśmy 4 razy mniej niż Rzesza.

Sytuację komunikacyjną Polski pogarszało ponadto nierównomierne rozplanowanie sieci wewnątrz kraju, co nie mogło być bez wpływu na zdolność transportową naszych kolei. Różnice w zagęszczeniu sieci oscylowały od 18,5 km linii na 100 km kw. powierzchni w województwie śląskim, do 2,9 km na Polesiu. W podobnej sytuacji znajdowała się cała zachodnia, a więc najwcześniej i najbardziej zagrożona część kraju.

Porównanie z naszym wschodnim sąsiadem dawało nam niejakie plusy w dziedzinie transportów kolejowych. Jednak nie można się i w tym wypadku sugerować statystyką, bo chociaż przeciętna dla całego obszaru Z.S.R.R. wynosiła w 1936 r. zaledwie 0,4 km linii (w stosunku do 5,2 km w Polsce w 1937 r.) na 100 km kw. powierzchni, to jednak w ostatnich latach na zachodnim obszarze Rosji Sowieckiej wybudowano szereg nowych linii kolejowych, przeważnie o znaczeniu strategicznym.

W rezultacie, pomimo znacznego wysiłku Polski w okresie 1920 — 1938 r., w którym powstało 1770,5 km nowych linii kolejowych, z czego większość na zachodnim obszarze, nasza sytuacja komunikacyjna była niekorzystna, zwłaszcza wobec groźnego niemieckiego przeciwnika. Odziedziczyliśmy sieć, a raczej trzy jej warianty, wynikające z celów strategicznych i gospodarczych zaborców, które przecież nie pokrywały się z potrzebami nowopowstałego państwa polskiego. A koleje to nie tylko tabor, lecz i nawierzchnia, którą dewastowały przetaczające się wielokrotnie walce wojny, to mosty przez liczne rozlewiska naszych rzek, to tysiące ramp załadowniczych i wyładowniczych, bocznic do magazynów, przepustów itd. itd.

Przygotowanie kolei na wypadek wojny polega na dostosowaniu linii i węzłów do planu transportowego, na mobilizacji personalnej i technicznej, osłonie i obronie.

O trudnościach ruchu polskich transportów świadczy najlepiej ilość mostów przez Wisłę. „Stałe mosty na Wiśle znajdowały się w Grudziądzu, Toruniu, Płocku, Warszawie, Dęblinie, Sandomierzu i Krakowie. Główne magistrale ze wschodu na zachód na Warszawę — Dęblin i Kraków przez węzeł Białystok i Siedlce zbierały linie północno - wschodnie i ruch na Warszawę, skąd rozprawały go na zachód: Łódź — Częstochowa, Łódź — Kalisz, Sochaczew — Kutno — Poznań, lub Toruń i Bydgoszcz. Na tej przestrzeni na północ od Warszawy,

tylko mosty pod Toruniem i Płockiem łączyły tereny lewego i prawego brzegu Wisły.

Most na Wiśle pod Dęblinem skupiał ruch od Brześcia i przez Lublin z Wołynia lub z Małopolski Wschodniej, rozpraważając go na zachód przez Skarżysko na Kielce — Sosnowiec, Kielce — Częstochowa, Skarżysko — Końskie — Koluszki. Jedno przejście łącznikowe z Małopolski przez Sandomierz na Skarżysko dawało na zachodnim brzegu obejście węzła Krakowa i przez Skarżysko dalsze połączenie z rejonem Łodzi, skąd przez Łęczycę — Kutno lub Skierniewice — Kutno można było sięgnąć do północnego łuku Wisły. Oś Lwów — Kraków — Katowice... miała tylko znaczenie skrzydłowe“ (17).

Sieć śląska łączyła się z dwutorową magistralą Małopolski i z obszarem centralnym jedynie jednotorowymi liniami. W tych warunkach planowanie 240 transportów na dobę było ryzykiem nielada.

Mówiliśmy na wstępie, że przyjęta przez czynniki polskie metoda mobilizacji personalnej była korzystna. Nie należy jednak zapominać, że doświadczenia te są zamknięte w tak krótkim okresie kampanii i odnoszą się do tak wyjątkowych warunków, że nie mogą stanowić o wskazaniach na przyszłość. Nie ulega bowiem najmniejszej wątpliwości, że kolejnictwo polskie, które wystartowało do wojny z personelem kurczącym się ze względów budżetowych od szeregu lat — mogło wprawdzie dokonać tej swego rodzaju samomobilizacji, ale w wypadku przedłużającej się wojny nie byłoby w stanie uzupełniać się, dla braku wyszkolonych rezerw, tym więcej potrzebnych, że stan ówczesny wykruszały się wskutek strat. Już w czasie pokoju można było zaobserwować, że szkolenie kolejowych obsług w służbach opl. i opgaz, staje pod znakiem zapytania, wobec ich zaabsorbowania równoczesnego normalnymi funkcjami. Wiemy ponadto, że w czasie kampanii szereg służb kolejowych cierpiał na braki w personelu wyspecjalizowanym, który został zmobilizowany do wojska.

Stąd wniosek na przyszłość, że warunkiem normalnej pracy kolei w czasie wojny są dostateczne rezerwy.

Produkcja rezerw personelu kolejowego może się odbywać bądź przez koleje, bądź przez wojska kolejowe.

Pierwsza możliwość istnieje tylko w warunkach rozbudowy kolei, albowiem zastój w jej rozwoju nie jest okolicznością sprzyjającą, chyba, że szkolenie rezerw odbywałoby się metodą powo-



ływania pewnych kategorii poborowych jak i rezerwistów na ćwiczenia okresowe, wprost przez koleje.

Drugie rozwiązanie — to powiększenie ilości jednostek wojsk kolejowych albo stworzenie specjalnej ich kadry, dla zwiększenia produkcji rezerw w trybie przyspieszonym, co należy do zagadnień przysposobienia wojskowego.

Charakter nowoczesnej wojny, nie przebiegającej w środkach dywersji, głęboka penetracja poszczególnych elementów broni — narzucają konieczność wzmożonej ochrony komunikacji.

Jednostki wojskowej ochrony linii kolejowych stosowane w Polsce, nigdy nie będą dość liczne dla wykonania tego zadania, które musi być rozwiązane na szerszej płaszczyźnie organizacji obrony państwa, o czym na innym miejscu.

Przygotowania techniczne i materiałowe wymagają zapewnienia produkcji taboru, nawierzchni, urządzeń technicznych ruchu i łączności, albo odpowiednich zapasów: sprzętu i części zamiennych w tych kategoriach, których produkcja wojenna nie jest przewidywana, może być ograniczona, czy których dowóz zza granicy będzie utrudniony, jeżeli nie uniemożliwiony, wreszcie — opału. Przygotowania te polegają nie tylko na zgromadzeniu odpowiednich zapasów, lecz i ich rozprowadzeniu na szlakach transportowych, stosownie do ich stanu i przewidywanej eksploatacji. Będą tu wchodziły w grę: szyny kolejowe, podkłady, zwrotnice, aparaty telefoniczne, sygnalizacyjne, kabel, materiały do odbudowy mostów, budowy bocznicy, punktów załadunkowych (ramp) itp.

Ważnym działem przygotowań technicznych jest łączność, która wymaga nie tylko zapasów normalnie używanych w czasie pokoju środków, lecz ponadto środków zastępczych, wraz z obsługującym je personelem fachowym. Do tych ostatnich zaliczamy: radiostacje, samoloty łącznikowe, samochody i motocykle.

Z zagadnieniem ochrony łączy się akcja wycofania (ewakuacji). Zarządzenia przygotowawcze w tej dziedzinie wymagają określenia kompetencji rozkazodawczych, środków wykonania i ogólnych przewidywań co do istoty, zakresu i kierunków wycofania zarówno materiałów, sprzętu, jak i personelu.

Obrona przeciwlotnicza kolei obejmuje w pierwszym rzędzie najważniejsze węzły komunikacyjne, stacje energii dla kolei elektrycznych, oraz mosty o szczególnym znaczeniu.

Niezwykłej doniosłości zagadnieniem komunikacji kolejowej w Polsce jest sprawa opału, ze względu na niekorzystne położenie strategiczne naszych złóż węglowych. Stan ten wymaga

ogromnych zapasów, co stanowi poważne obciążenie gospodarcze i finansowe, ze względu na wytrącenie z obiegu znacznych ilości węgla. Zastąpienie częściowe węgla drzewem nie rozwiązuje trudności ani gospodarczo, ani technicznie.

## 57. DROGI I MOSTY

*Charakterystyka ogólna.* W Polsce był dość rozpowszechniony pogląd, że w hierarchii zadań motoryzacji kraju punktem wyjścia i nieodzownym jej warunkiem jest budowa dróg o trwałej nawierzchni.

Przeciwnicy natomiast dawali pierwszeństwo samej motoryzacji, powołując się chętnie na przykład St. Zjednoczonych i na autorytatywne wypowiedzi Forda.

Tymczasem istota zagadnienia leży w uprzemysłowieniu kraju, które przyczynia się tak do rozwoju motoryzacji, jak i do rozbudowy dróg. Wystarczy przejrzeć polskie roczniki statystyczne, aby się przekonać, że największemu przyrostowi, bo dochodzącemu do 2.674 km nowo wybudowanych dróg w woj. kieleckim w okresie lat 1924—1938, bynajmniej nie odpowiadało stosunkowe zwiększenie taboru samochodowego, w porównaniu np. z woj. śląskim, które na rok 1926 wykazuje zaledwie 138 km nowych dróg o twardej nawierzchni, a mimo to miało więcej samochodów w ruchu, niż woj. kieleckie.

Odziedziczona po zaborcach polska sieć drogowa była wyrazem ich interesów politycznych, gospodarczych i wojskowych. Rosja w swych koncepcjach strategicznych traktowała „Królestwo Kongresowe“ jako obszar walk opóźniających, które według jej właściwej doktryny wojny — nie wymagały rozbudowy komunikacji, tym bardziej, że i względy gospodarcze oraz polityczne zostały podporządkowane tej samej doktrynie.

Odwrotnie to zagadnienie zostało rozwiązane przez Rzeszę, która zachodnie ziemie Polski uważała za bazę wypadową dla realizacji odwiecznej, agresywnej idei „Drang nach Osten“. W konsekwencji stan dróg na zachodzie Polski wyróżniał się wybitnie w porównaniu ze wschodnią połową, tak pod względem zagęszczenia sieci, jak i wartości nawierzchni oraz jej utrzymania. Jeżeli jednak nie mieliśmy wpływu na celową rozbudowę dróg w okresie zaborów, to stosowana w tej dziedzinie polityka po 1918 roku również nie była szczęśliwa.



Polska polityka drogowa hołdowała koncepcji wachlarzowej, polegającej na budowie odcinków drogowych w różnych kierunkach, w przeciwstawieniu do magistrali komunikacyjnych, łączących północ z południem lub zachód ze wschodem. Z każdego prawie wojewódzkiego miasta można było wyjechać w kilku kierunkach, korzystając ze stosunkowo dobrych nawierzchni, które gdzieś łączyły dwa odległe od siebie ośrodki regionalne jednakowej wartości drogą. W tych warunkach transport przypominał podróż z przesiadaniem.

O ile ogólne względy gospodarcze nie wymagają ciągłości szlaków samochodowych, przy dobrze założonej i rozwiniętej sieci kolejowej, o tyle już np. turystyka samochodowa i transporty wojskowe natrafiają na poważne trudności, które np. podróż z Warszawy przez Kielce, Kraków do Zakopanego czyniły przedsięwzięciem co najmniej ryzykownym.

W rezultacie przedwojenny stan w Polsce wykazywał: 335.919 km dróg i 142 tys. metrów bieżących mostów, z czego

|   |            |         |
|---|------------|---------|
| na twarde nawierzchnie ulepszone wypada | 2.604 km   | — 0,8%  |
| na twarde nawierzchnie zwykłe wypada    | 60.555 km  | — 18,2% |
| na drogi gruntowe wypada                | 272.760 km | — 81,0% |

Na ogólną długość 142 tys. mb. mostów wypada:

|                                   |             |              |
|-----------------------------------|-------------|--------------|
| na mosty stalowe . . . . .        | 40 tys. mb. | — 28%        |
| na mosty kamienne i żelbetowe . . | 30 tys. mb. | — 22%        |
| na mosty drewniane . . . . .      | 72 tys. mb. | — 50% (857). |

Pomijając już fakt, że drogi gruntowe w ogóle nie istnieją na zachodzie, jako publiczne szlaki komunikacyjne — również i w kategorii dróg o twardej nawierzchni zajmujemy bardzo niekorzystne miejsce w stosunku do zachodnich sąsiadów.

Na 100 km kw. powierzchni — dróg o twardej nawierzchni wypada: w Niemczech — 45 km, w Czechosłowacji — 50 km, podczas gdy w Polsce tylko 16,3 km. Ponadto, jak już wspominaliśmy ogólnie, duże różnice występują w gęstości dróg w poszczególnych dzielnicach Polski, a rozpiętość ta na 100 km kw. powierzchni waha się od 57 km na Śląsku, przez 17 km w województwie warszawskim, do 3 km na Połesiu.

Ilość dróg przystosowanych do ruchu samochodowego w Polsce jeszcze bardziej odbiega od stanu obserwowanego w państwach zachodnich. Podczas kiedy w W. Brytanii, w Niemczech i we Francji na 100 km dróg ulepszona nawierzchnia jest położona na

przeszło 80 km, a w Czechosłowacji na 60 km, to w Polsce — tylko na 10,5 km, czyli co dziesiąty kilometr nadaje się do normalnego ruchu samochodowego.

Szerokość naszych dróg państwowych jest mniejsza od pożądanej, gdyż zamiast 6 m wynosi 5 m, a grubość nawierzchni twardej (szabrowej) schodzi do 9 cm, zamiast wymaganego minimum 20 cm. Nie lepiej było z mostami, jeżeli nawet na Wiśle posiadaliśmy tylko 52 mosty, na 100 niezbędnych dla prawidłowej i ekonomicznej komunikacji.

Całkowity nasz wysiłek w okresie międzywojennego 20-lecia mógł zaledwie w niewielkiej części odrobić skutki niewoli, pogłębione zniszczeniami pierwszej wojny światowej.

Wobec rozmiarów ogólnych potrzeb państwowych — dotacje roczne na budowę dróg i mostów wynosiły przeciętnie do 120 milionów zł. W ich granicach można było wybudować za cały okres niepodległości około 20 tys. km dróg o twardej nawierzchni. Pod koniec tego okresu stan gospodarki drogowej wykazywał znaczną poprawę i większą ciągłość, czego wyrazem był plan rozbudowy sieci drogowej, opracowany w 1937 roku na I Kongresie Inżynierów we Lwowie.

Niestety, nie tylko zamierzenia na przyszłość, lecz i dawne osiągnięcia zostały przekreślone przez działania wojenne od 1939 roku.

Zniszczenia w drugiej wojnie światowej, obejmujące zarówno mosty jak i drogi, oraz maszyny i narzędzia budowlane, są oceniane na około 600 milionów złotych.

Niemiecka gospodarka drogowa w Polsce była nastawiona wyłącznie na zaspokojenie potrzeb wojennych, które zmuszają wprawdzie do utrzymania głównych szlaków, ale przyczyniają się do zaniedbania reszty dróg.

Do roku 1942 Niemcy ulepszyli nawierzchnię na długości około 8 tys. km dróg, przy czym główny wysiłek został skierowany na zachodnią część Polski, przyłączoną do Rzeszy, podczas gdy na wschodzie powstało tylko kilka dróg o znaczeniu wojennym, jak np. Wilejka — Mińsk, Królewiec — Mińsk — Smoleńsk, Wilno — Kowno.

*Plan rozbudowy.* Plan rozbudowy dróg i mostów w powojennej Polsce opiera się na następujących założeniach:

a) obejmuje on obszar w granicach sprzed 1939 r.,



- b) zdąży w kierunku stanu zbliżonego do Czechosłowacji i Niemiec,
- c) przewiduje okres realizacji na lat 15, z których pierwsze 2 do 3 lata mają być przeznaczone na usunięcie zniszczeń wojennych.

Z punktu widzenia przeznaczenia sieć drogowa obejmuje:

- a) sieć państwowych dróg specjalnych „przeznaczonych wyłącznie dla dalekobieżnego transportu drogowego, o wielkiej szybkości handlowej; ma być powiązana z drogami o znaczeniu międzynarodowym lub łączyć wielkie ośrodki przemysłowe“ (857);
- b) sieć państwowych dróg wewnętrznych;
- c) sieci dróg regionalnych (wojewódzkich, dzielnicowych), utrzymywanych przez samorządy;
- d) sieci dróg lokalnych (powiatowych, gminnych), również utrzymywanych przez samorządy, a scharmonizowanych z pozostałymi środkami komunikacji.

Pod względem technicznego wykonania przewiduje się następujące drogi:

- a) specjalne samochodowe (autostrady) o ogólnej długości 2.700 km,
- b) o nawierzchni ulepszonej (klinkier, kostka nieregularna, beton, grys bitumowany) — 26.193 km,
- c) zwykłe o nawierzchni twardej (tłuczeń, bruk) — 32 tys. km,
- d) gruntowe o charakterze szlaków komunikacyjnych, przebudowywane na twarde (płyty kamiennie-betonowe, klinkier lub wiązanie nawierzchni celem jej uodpornienia i pozbywania pyłu) — w ilości 23 tys. km.

Następnym zadaniem będzie utrzymanie dróg na pożądanym poziomie. Polega ono na bieżącej konserwacji, na głównych naprawach i na okresowych pomiarach obciążenia.

Konserwacja bieżąca stanowi stałe zadanie służby drogowej, a tylko większe uszkodzenia są naprawiane przez przedsiębiorstwa. Główne naprawy są przeprowadzane w okresach odpowiadających zniszczeniu wskutek natężenia ruchu i dla dróg zwykłych wypadają co 5 do 7 lat.

Pomiary stopnia obciążenia i zużycia wszystkich dróg powinny się odbywać jednocześnie co 4 lata; stanowią one podstawę dla

kalkulacji potrzeb, zwłaszcza w zakresie napraw głównych. Przestrzenne rozmiary napraw w ramach zamierzonego programu rozbudowy będą następujące:

|                                  |   |              |
|----------------------------------|---|--------------|
| naprawy główne zwykłych dróg     | — | 120,090 km   |
| naprawy bieżące zwykłych dróg    | — | 1.090.400 km |
| naprawy bieżące ulepszonych dróg | — | 209.200 km   |

W wielkości tego zagadnienia, z punktu widzenia ilości potrzebnego materiału, można się zorientować na podstawie danych z przeszłości dawnego polskiego stanu posiadania dróg. Otóż potrzeby naprawcze naszych dróg o nawierzchni tłuczniowej wyrażały się dla całego państwa ilością 192 tys. m sześć. kamienia rocznie.

*Budowa, przebudowa i utrzymanie mostów.* Według zebranych dotychczas wiadomości zniszczenia wojenne mostów w Polsce na ogólną ich długość 142 tys. mb. przed wojną obejmują: 20% mostów stałych i 60% tymczasowych.

Ponieważ ilość mostów już dawniej była niedostateczna, jak to ilustrowaliśmy na przykładzie Wisły, a połowa wszystkich mostów była drewniana — więc w związku z budową nowych dróg musi nastąpić także znaczne zwiększenie ilości mostów i stopniowa przebudowa drewnianych na stałe, niezależnie od odbudowy zniszczeń.

Projekt przewiduje ogółem 206.400 mb. mostów, z czego przyładnie:

|   |            |
|---|------------|
| na odbudowę zniszczonych . . . . .                    | 57.200 mb. |
| na nowych drogach . . . . .                           | 97.200 mb. |
| na powiększenie ilości w większych miastach . . . . . | 14.000 mb. |
| na przebudowę drewnianych na stałe . . . . .          | 36.000 mb. |
| na wiadukty nad kolejami . . . . .                    | 2.000 mb.  |

Jako normy trwałości przyjęto: dla mostów drewnianych — 15 lat, dla stalowych — 50 lat.

Projekt przewiduje wymianę wszystkich tymczasowych mostów i przepustów na stałe, jednak „przeprowadzenie tej zasady nie jest... łatwe, nie tylko ze względu na koszt, lecz przede wszystkim na konieczność szybkiego uruchomienia komunikacji bezpośrednio po wojnie, chociaż przy pomocy mostów drewnianych, a nawet wojskowych składanych“ (857).



Jeżeli chodzi o konserwację mostów, to przy założeniu, że drewniane mosty wymagają naprawy co 2 lata, a stalowe co 5 lat — wówczas w ramach określonego planu należy przewidzieć rocznie:

|  |            |
|--|------------|
| naprawy główne mostów drewnianych . . . . .  | 3.200 mb.  |
| naprawy bieżące mostów drewnianych . . . . . | 25.000 mb. |
| naprawy bieżące mostów stalowych . . . . .   | 15.000 mb. |

Streszczony wyżej projekt stanowi zaledwie zarys planu, w ramach całokształtu potrzeb powojennych polskiej gospodarki narodowej.

Z kolei należy zastanowić się nad możliwością jego wykonania, w świetle przewidywań przyjętych jako założenia ramowe dla państwowego planu gospodarczego. Samo postawienie zagadnienia nie wystarcza; trzeba bowiem uświadomić sobie, że wywołuje ono szereg potrzeb pochodnych, które wraz z zasadniczymi wymagają określonych rozwiązań organizacyjnych, ustalenia przybliżonych kosztów i znalezienia pokrycia w granicach przewidywanego rozwoju gospodarczego.

Wśród czynników warunkujących wykonanie planu rozbudowy dróg i mostów w Polsce należy wymienić: siły robocze i fachowe, materiały, maszyny i narzędzia budowlane, przewozy.

*Siły robocze i fachowe.* Roboty drogowe są jednym z najbardziej pracochłonnych odcinków działu robót publicznych. Przewiduje się, że będą one wymagały: w 1 roku wykonania planu — 300 tys., w 15 — 690 tys. robotników niewykwalifikowanych.

Przyjmując stosunek 4 inżynierów i 6 techników na 1.000 robotników, potrzeby sił fachowych dla robót drogowych wyrażają się następująco: 1920 inżynierów, 4.800 techników, 6.400 podmajstrzych, 64.000 rzemieślników.

W zakres potrzeb sił fachowych wchodzi nie tylko kierownicy robót, lecz także specjaliści dla: sporządzenia projektów wykonawczych, obsadzenia drogowych instytutów badawczych, szkolnictwa drogowego, przemysłu materiałowo-maszynowego i dla wielu funkcji społecznych związanych z tym wielkim problemem państwowym.

*Materiały, maszyny i narzędzia drogowe.* Przy założeniu planu dla obszaru Polski w granicach przedwojennych, jego wykonanie pod względem pokrycia potrzeb w materiałach budowlanych nie powinno natrafić na większe trudności. Zasoby kra-

jowe pozwalają na produkcję zasadniczych materiałów, jak: kamień, klinkier, smoły drogowe, drzewo, a wytwarzanie stali do budowy mostów mieści się również w zakresie naszych możliwości produkcyjnych.

Jest rzeczą zrozumiałą, że wzrost potrzeb w stosunku do przedwojennych narzuci konieczność daleko idącej rozbudowy zakładów przemysłu materiałowo-maszynowego i narzędzi budowlanych. Przekonywującym jest przykład w odniesieniu choćby do wydobywania kamienia: podczas gdy w 1937 roku wynosiło ono 3,3 miliona ton, to już w drugim roku wykonania planu drogowego potrzeby sięgały 12 milionów ton dla samych tylko dróg, nie mówiąc o mostach. Przybliżone zapotrzebowanie na zasadnicze materiały w drugim roku wykonania planu i dla całości przedstawia poniższe zestawienie (857):

|                     | II-gi rok                         | Całość                 |
|---------------------|-----------------------------------|------------------------|
| w t y s i ą c a c h |                                   |                        |
| Cement . . . . .    | 88,8 ton . . . . .                | 2,680 ton              |
| Bitumy . . . . .    | 28,6 ton . . . . .                | 1,224 ton              |
| Klinkier . . . . .  | 51,200,0 sztuk . . . . .          | 2,110,000 szt.         |
| Żwir . . . . .      | 55,540,0 m <sup>3</sup> . . . . . | 213,900 m <sup>3</sup> |
| Stal . . . . .      | 42,2 ton . . . . .                | 288 ton                |
| Drzewo . . . . .    | 51,9 m <sup>3</sup> . . . . .     | 812 m <sup>3</sup>     |
| Kamień . . . . .    | 19,700,0 m <sup>3</sup> . . . . . | 390,000 m <sup>3</sup> |

Wielkość zapotrzebowania już w 2 roku rozbudowy dróg i mostów — a więc zanim zostanie zorganizowana wytwórczość krajowa, albo zanim zostaną przywrócone normalne warunki eksploatacji zasobów — wskazuje na konieczność przywozu niektórych materiałów zza granicy. Odnosi się to do asfaltu, smoły, kamienia, a może nawet i drzewa, ze względu na rabunkową gospodarkę leśną okupantów.

Strona organizacyjna zagadnienia wytwórczości samych tylko materiałów budowlanych wymagać będzie uruchomienia 105 zakładów, każdy obliczony na 70 tys. ton rocznej produkcji. Na sprzęt roboczy składają się: maszyny, narzędzia, instrumenty pomiarowe, oraz urządzenia instytutów badawczych, tak do budowy, konserwacji dróg o różnych nawierzchniach, jak i mostów różnej konstrukcji.



„Dla zorientowania się w ilości potrzebnego sprzętu podzielono go na typowe zestawy znormalizowane dla różnych rodzajów robót, oraz obliczono prawdopodobną ilość jednostek organizacyjnych kierujących robotami“ (857).

W wyniku tej kalkulacji ustalono, że dla robót drogowo-mostowych trzeba będzie zorganizować i zaopatrzyć 100 jednostek budowlanych. Do tego dochodzą zespoły dla wykonywania drobnych napraw i konserwacji, powiatowe i wojewódzkie zarządy i wydziały drogowe, pomoc dla miast wydzielonych i gmin wiejskich, pogotowie oraz rezerwa techniczna, które również muszą być wyposażone w niezbędny sprzęt, zespoły kierownicze i wykonawcze, co ogółem daje 3.800 elementów organizacyjnych.

*Środki przewozowe.* Rozprowadzenie i utrzymanie tak wielkich ilości ludzi, materiałów i narzędzi na rozległych obszarach wykonywanych robót, stawia kierownictwo wobec konieczności zaopatrzenia w znaczne ilości środków przewozowych, z ich częściami zapasowymi i warsztatami naprawczymi.

Przeciążenie zdeorganizowanych kolei z poważnie zredukowanym taborem i wyniszczenie koni, przy jednocześnie zwiększonym zapotrzebowaniu na transporty masowe w pierwszym okresie powojennym, zmuszą do oparcia transportu budownictwa drogowego na środkach motorowych i rowerach (dla służby drogowej). W tym celu przewiduje się: 5 tys. samochodów ciężarowych (od 1,5 do 5-tonowych), 1 tysiąc — osobowych, 17 tys. — motocykli i 42 tys. rowerów.

*Koszta wykonania planu i pokrycie.* Podstawowym elementem kalkulacji jest koszt 1 km nowej drogi (857).

Koszt ten w zależności od rodzaju nawierzchni ustalono:

|                                      |            |
|--------------------------------------|------------|
| dla drogi brukowanej . . . . .       | 32,000 zł  |
| „ „ tłuczniowej . . . . .            | 62,000 zł  |
| „ „ bitumowanej . . . . .            | 84,000 zł  |
| „ „ klinkierowanej . . . . .         | 100,000 zł |
| „ „ z kostki nieregularnej . . . . . | 120,000 zł |
| „ „ betonowej . . . . .              | 181,000 zł |
| „ „ autostrady . . . . .             | 500,000 zł |

Poza budową i przebudową dróg dochodzą wydatki na ich utrzymanie oraz budowa, odbudowa i utrzymanie mostów w okresie 15-letniego planu. Całkowity koszt tych poszczególnych pozycji będzie następujący (w tysiącach złotych):

|                                      |       |
|--------------------------------------|-------|
| budowa i przebudowa dróg . . . . .   | 5.770 |
| utrzymanie dróg . . . . .            | 5.200 |
| budowa i przebudowa mostów . . . . . | 840   |
| utrzymanie mostów . . . . .          | 83    |
| inne wydatki . . . . .               | 254   |

R a z e m: 12.147 tys.zł.

Stopniowy wzrost preeliminowanych w projekcie sum zawiera się w stawkach rocznych od 367,3 milj. zł w 1 roku wykonania planu, do 1.023,7 milionów zł w 15 roku, przy założeniu, że koszt robocizny stanowi mniej więcej połowę wydatków.

Koszty budowy dróg i mostów, wynoszące według przedstawionego wyżej projektu ponad 12 miliardów złotych rozłożonych na 15 lat, nie mieszczą się w granicach sum przewidzianych przez plan gospodarczy, który przeznaczają na ten cel 8,36 miliardów złotych, co daje przeciętną w wysokości 400 milionów rocznie.

Zaznaczyć należy, że przed wojną inwestycje drogowe w Polsce sięgały 120 milionów rocznie. Jeżeli jednak różnica wysiłków dawnego i zamierzonego — jest niewątpliwie duża na korzyść przyszłości, mimo poważnej redukcji zamierzeń, to i rozpiętość między potrzebami a możliwością ich zaspokojenia pozostaje faktem oczywistym i nie tylko w odniesieniu do realizacji programu drogowego, lecz i we wszystkich dziedzinach gospodarki narodowej. Celem zmniejszenia tych dysproporcji przewiduje się: pomoc reliefową, odszkodowania, kapitał zagraniczny, daninę pracy (szarwarki), kredytowanie robót, rozłożenie wykonania robót na dłuższy okres czasu itd.

Środki te są jednak bądź nieuchwytnie, bądź kwestionowana jest możliwość, a nawet celowość ich zastosowania, jak np. daniny pracy.

Granice kredytu zagranicznego są już określone w planie gospodarczym państwa i dowolne ich przesuwanie nie byłoby zgodne z podstawowymi założeniami gospodarki planowej; pogląd, że są one wyrazem minimalizmu, podkreśla realizm planowania, o który znacznie trudniej w skali ogólnopństwowej, niż na jednym odcinku.

Przyjmując nawet, że dochód społeczny istotnie był oszacowany zbyt nisko i wynosił nie 16 a 18 miliardów rocznie, jak to wykazują ściślejsze obliczenia, to nie należy zapominać, że wszy-



stkie projekty odcinkowe stanowią jeszcze mniej dokładne zarysy, które przy ogólnym nastawieniu gospodarki „na wyrost“ mogą nie znaleźć pokrycia przy zetknięciu z rzeczywistością.

Konieczność liczenia się z całokształtem potrzeb i możliwości może zmusić do rewizji zamierzeń, nawet najsilniej uzasadnionych pilnością, czy hierarchią. Jako na jeden z punktów, w którym program drogowy może być zrewidowany, możnaby wskazać na zamierzoną budowę autostrad, pomimo ich oszczędnego zaprojektowania w zespole innych sieci.

Znaczenie gospodarcze, wojskowe, czy nawet państwowo-prestiżowe autostrad nie jest bezsporne, ani oparte na przekonywujących doświadczeniach. Aczkolwiek nie wszystkie inwestycje muszą mieć za podstawę kalkulacji bezpośrednie korzyści, to jednak pośrednie powinny być brane pod uwagę, o ile są wymierne i uchwytne w czasie.

Autostrady służą dalekobieżnej komunikacji, w której rozwoju zarówno wewnętrznym, jak i międzynarodowym będzie konkurowała komunikacja lotnicza. Nie stanowią one atrakcyjnego środka turystyki samochodowej, a jeszcze mniej sportu motorowego, który poszukuje raczej tras urozmaiconych.

Z punktu widzenia wojskowego przelotność autostrad ma znaczenie przede wszystkim dla dużych obszarów, stanowiących zaplecze frontu (np. Zawołże rosyjskie dla zachodniego frontu), na małych — pożądane jest raczej zagęszczenie sieci, ułatwiające skanalizowanie ruchu do - i odfrontowego.

Jednakże w istocie nie chodzi o zalety lub wady autostrad. Najważniejsze argumenty za lub przeciw nie przysporzą brakujących środków. Nawet ich przyrost ewentualny znajdzie na pewno ułożenie w daleko pilniejszych i rentowniejszych inwestycjach, dla których zaoszczędzone na autostradach prawie 1,5 miliarda złotych będzie stanowiło wybitny sukces.

## 58. DROGI WODNE ŚRÓDLĄDOWE

Śródlądowa komunikacja w przedwojennym okresie szła przede wszystkim w kierunku uszląwnienia rzek i rozbudowy kanałów.

Mimo, że Polska posiadała przed 1939 r. 5,4 tys. km rzek żeglugowych i 0,9 tys. km kanałów, co w stosunku do Niemiec stanowiło w przybliżeniu połowę długości wodnych linii komunikacyjnych, to jednak spławność naszych rzek w tonażu była nie-

współmiernie mniejsza, gdyż wyrażała się sumą 0,7 miliona ton w 1936 r., wobec 116,1 milj. ton przewiezionych przez niemiecką żeglugę wodną.

To znikome wykorzystanie polskiej sieci wodnej dla transportów wynika przede wszystkim z nieuregulowania naszej magistrali wodnej — Wisły, nie mówiąc już o innych rzekach. Jak długo zatem nie zostanie rozwiązany ten problem, rzeki nasze nie będą odgrywały poważniejszej roli, jako czynnik transportu ani w czasie pokoju, ani tym bardziej w warunkach wojennych.

Warto nadmienić, że zamiary niemieckiego okupanta szły w kierunku takiej melioracji Wisły, aby umożliwić żeglugę 1000-tonowych statków na całej jej długości. Koszt projektowanego przez Niemców kanału Odra — Wisła był obliczany na 1,5 miliarda R.M., co stanowi miarę oczekujących Polskę wkładów na tym jednym tylko odcinku komunikacji.

Projektowane jest ponadto uregulowanie rzeki Warty do Koła, Kanału Bydgoskiego i Narwi oraz jej połączenia z jeziorami mazurskimi, wreszcie budowa kanału od Odry pod Głogową do Warty pod Śremem.

W czasie wojny budowano kanał z Bydgoszczy do Konina. Nie wchodząc bliżej w szczegóły zamierzeń niemieckich w zakresie polityki transportowej, zaznaczymy, że obsługa żeglugi na polskiej sieci wodnej wymaga według Niemców budowy 20 portów rzecznych o przewidywanym tonażu 100.000 ton rocznie.

Dane te — jako wynikające z obcych nam zainteresowań gospodarczych przejściowego okupanta — nie mogą oczywiście stanowić podstawy dla polskich planów, niemniej jednak są ciekawym oświetleniem tendencji niemieckich w stosunku do wschodu.

Żegluga wodna dostarcza taniego środka masowych przewozów. Przez sztuczne skoncentrowanie siły popędowej wody możemy jej użyć dla wytwarzania energii elektrycznej w zakładach wodno-elektrycznych. Pomijamy użyteczność wody dla celów publicznych jak wodociągi, sport wodny itp., oraz inne jej walory gospodarcze.

Racjonalna eksploatacja dróg wodnych polega na wszechstronnym wyzyskaniu zarówno samej materii wodnej, jak i jej siły popędowej. Wiadomo jednak, że nie wszystkie rzeki nadają się do takiej eksploatacji w ich naturalnym stanie. Najpowszechniejszym sposobem ich uszląwnienia była regulacja brzegów, stoso-



wana też dla ograniczenia szkód wyrządzonych przez wylewy, w celu przysporzenia terenów uprawnych lub pod zabudowę, bądź też jako prymitywny środek rozładowania bezrobocia, częstokroć z pominięciem rentowności, a nawet trwałości wykonanych robót. Zwężenie koryta rzeki, ani też prostowanie jej biegu nie decyduje o możliwości jej pełnego wykorzystania.

„Zależność jaka istnieje pomiędzy oporami (jakie tabor rzeczny musi pokonać) a spadkiem rzeki, wytycza granicę maksymalną dopuszczalnego spadku na nowoczesnej drodze wodnej, po przekroczeniu której warunki żeglugi są tak dalece utrudnione, że wykraczają z granic rentowności“ (854); ponadto szybkość prądu podrywa stałość koryta. Aby zmniejszyć wartość rzeki i skoncentrować jej spadek — korzystniejsze jest jej skanalizowanie, ułatwiające budowę jazów, które łamią profil podłużny rzeki; natomiast śluzy komorowe są pomocne przy pokonywaniu spadku przez tabor żeglowny.

W przewidywaniach rozwoju transportu wodnego należy uwzględnić już w samym założeniu taki przekrój poprzeczny skanalizowanej rzeki i jej głębokość, aby nie stanowiły one przeszkody dla stosowania zwiększającego się z biegiem czasu tonażu taboru rzeczno-żeglownego, który zmusi do poszerzania i pogłębiania koryta, powodując niewspółmiernie większe koszty. Ponieważ takie właśnie zjawisko ma miejsce na zachodzie, gdzie drogi wodne przewidziane na tabor od 200 do 600 ton podlegają przebudowie, dla umożliwienia żeglugi dla barek od 1000 do 1500 ton — doświadczenia te są brane pod uwagę w projektowanej dla Polski sieci śródlądowej, tak w kierunku zwiększenia głębokości dróg wodnych, jak i szybkości holowania taboru w górę rzeki.

System śródlądowej komunikacji wodnej musi być scharmonizowany z komunikacją lądową (koleje, drogi) i morską. Pozwoli to na stworzenie rozległego zaplecza w eksploatacji morza, zgodnie z naturalnymi szlakami gospodarki krajowej, oraz na wymianę z krajami wspólnoty gospodarczej.

„Drogi wodne posiadać muszą szeroki zasięg działania, ząbwiąc się o różne i rozległe złoża i źródła produkcji. Istnieje pewne minimum dla średniego dystansu przewozów, poniżej którego drogi wodne wytrzymują konkurencję kolejową tylko w nieznanym stopniu. I odwrotnie, przekraczając i oddalając się od tego minimum, uzyskuje się ogromne korzyści, które czasem decydują nawet o powstaniu nowych ośrodków przemysłowych

i rozwoju istniejących, których rozwój hamowany był brakiem taniego środka komunikacyjnego“ (854).

Powiązanie poszczególnych dróg wodnych, tak sieci wewnętrznej jak i międzynarodowej, wymaga budowy sztucznych kanałów, często na znacznych przestrzeniach.

Poniżej streszczamy ogólny zarys projektu rozbudowy sieci wewnętrznej oraz jej włączenia w międzynarodowy system komunikacji wodnej, w granicach Europy Środkowej.

*Sieć wewnętrzna.* Plan inwestycji wodnych w Polsce opiera się na założeniu wszechstronnego wykorzystania szlaków dla celów komunikacji i transportów, oraz siły popędowej wody, jako jednego ze źródeł energii elektrycznej.

Zaznaczyć tu należy, że wśród elektryków podnoszono poważne zastrzeżenia w stosunku do zamiaru przerzucenia punktu ciężkości w planach elektryfikacji Polski na zakłady wodno-elektryczne. Ograniczamy się do zagadnienia komunikacji wodnej, gdyż zastrzeżenia te omówiliśmy w ramach projektu elektryfikacji.

Podstawą komunikacji wewnętrznej jest arteria Wisły. Zgodnie z obserwacją przemian w rozbudowie dróg wodnych na zachodzie, przewiduje się przystosowanie Wisły do żeglugi dla barek 1000 i 1500 tonowych, holowanych z szybkością 10 do 12 km/godz. w górę rzeki.

Wywołuje to potrzebę skanalizowania Wisły w górnym jej biegu (przy założeniu wyzyskania spadków dla uruchomienia zakładów wodno-elektrycznych), a następnie regulacji w dolnym biegu.

Wykonanie będzie wymagało następujących robót (854):

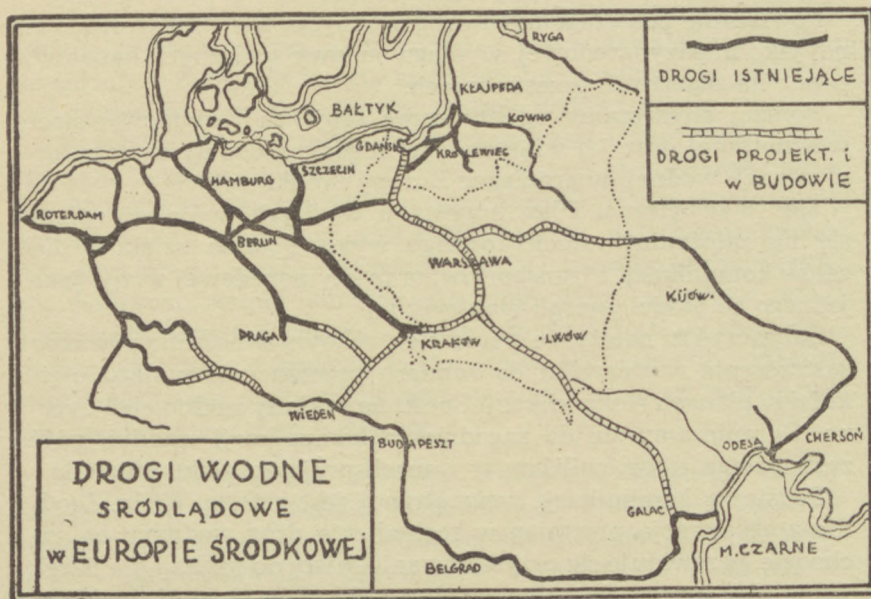
- a) budowa kanału Wisła — Odra o długości 110 km, złożonego z odcinków od Krakowa do Przemszy, a następnie do dorzecza Odry w Gliwicach, przy czym skoncentrowanie spadku będzie ujęte w 15 śluzach;
- b) kanalizacja Wisły od Krakowa do Torunia na długości 637 km z 37 jazami i śluzami komorowymi;
- c) dokończenie dawniej rozpoczętej regulacji Wisły do Bałtyku na długości 203 km.

Według opinii rzeczoznawców „istnieją warunki techniczne, hydrograficzne i ekonomiczne dla pomyślnego rozwoju żeglugi śródlądowej“ na pomoście łączącym Bałtyk z Czarnym Morzem (854 — Tablica Nr. 12).

Transeuropejski szlak wodny łączący zachód ze wschodem poprzez terytorium Polski, składałby się z trzech odcinków: za-



TABLICA N°12



chodni, długości 1,123 km, od Renu do granicy polskiej, środkowy, długości 1,084 km, biegnący poprzez obszar Polski i wschodni długości 1,426 km, od granicy polskiej do Morza Czarnego.

W granicach obszaru polskiego plan przewiduje następujące inwestycje:

- a) przystosowanie skanalizowanej już Noteci i Kanału Bydgoskiego do żeglugi 600-tonowych barek na długości 183 km, ujętych w 22 śluzы komorowe;
- b) regulacja i kanalizacja Wisły od Brdy - Ujścia do Warszawy na długości 259 km, co już zostało uwzględnione w rozbudowie sieci wewnętrznej;
- c) budowa kanału Wisła — Bug długości 84 km, dla barek o nośności 1000 ton, z dwiema śluzami komorowymi;
- d) kanalizacja Bugu od Małkini do Brześcia n/Bugiem na długości 188 km z 11 jazami i śluzami komorowymi, dla taboru 1000-tonowego;
- e) przebudowa Kanału Królewskiego między Pińskiem i Bugiem na długości 214 km, przy 7 śluzach komorowych;
- f) dokończenie regulacji Prypeci od Pińska do granicy wschodniej, na długości 120 km, z przystosowaniem do żeglugi

600-tonowych barek. (Poglądy na regulację Prypeci w związku z problemem melioracji Polesia są dość rozbieżne, zarówno z punktu widzenia obrony, jak i w świetle interesów gospodarczych).

Łączna przepustowość sieci wodnej jest obliczona na 20 milionów ton rocznie, których transport daje oszczędność 340 milionów zł w porównaniu z kolejami.

Koszt samego tylko taboru rzeczno-gospodarczych wyniesie około 500 milionów zł, nie licząc urządzeń portowych.

## 59. KOMUNIKACJA I TRANSPORTY MORSKIE

Komunikacja morską w czasie wojny — to zagadnienie siły na morzu i w powietrzu, w czasie pokoju — to sprawa tonażu i organizacji zaplecza wybrzeża.

Przy rozpatrywaniu zagadnienia importu, z racji gromadzenia zapasów, wskazywaliśmy na znaczenie właściwego wykorzystania tonażu morskiego. Znaczenie to wzrasta w czasie wojny wobec wydłużania dróg transportowych, ze względu na zagrożenie ich przez lotnictwo i blokadę morską.

Wykorzystanie tonażu polega na takim przystosowaniu środków transportowych, żeby przy dokonaniu niewielkich zmian w ich wewnętrznym urządzeniu były one zdolne do przyjęcia każdego ładunku, jaki się nadarza w danym porcie. Sprawa ta występuje szczególnie ostro w W. Brytanii, skazanej na dowóz środków żywienia, wśród których zboże zajmuje największą część tonażu.

Dobrze zagospodarowane wybrzeże morskie ma ogromne znaczenie dla sprawności transportów zamorskich i śródlądowych, sam zaś proces jego inwestowania stwarza wspaniałe warunki dla rozbudowy specjalnych gałęzi przemysłu, handlu i usług. Eksploatacja morza wymaga technicznych urządzeń portowych, stoczni okrętowych i składów.

Powiązanie wybrzeża z jego zapleczem stwarza konieczność posiadania rozbudowanej sieci torów kolejowych i bocznic, umożliwiających szybkie manipulacje przeładunkowe bezpośrednio ze statków na pociągi i odwrotnie.

Porty. Najlepszym przykładem nowoczesnie urządzonego portu morskiego, ukazującym ponadto wielkość osiągnięć Polski w dziedzinie zagospodarowania skromnego wybrzeża — będzie Gdynia.



Budowa portu w Gdyni została rozpoczęta w 1923 roku. Mały port rybacki wkrótce osłonięto falochronami długości 2.550 m. Na ogólnej powierzchni portu 950 ha — powstał szereg basenów zajmujących przestrzeń 321 ha, które następnie otoczono nabrzeżami długości około 12,5 tysięcy metrów.

Nabrzeże zaopatrzone w 89 nowoczesnych dźwigów. W tym dziale inwestycji „specjalną dumą portu były polskiej konstrukcji dźwigi taśmowe basenu węglowego oraz wywrotnica wagonowa, każdy z tych dźwigów bowiem ładował na statek do 445 ton węgla w ciągu godziny“ (52).

Rozbudowa magazynów portowych w ilości 54, objęła do r. 1939 powierzchnię 245 tysięcy metrów kwadratowych. Wśród tych urządzeń na szczególne wyróżnienie zasługują chłodnia i elewator.

Chłodnia, przeznaczona na przechowanie podlegających zepsuciu artykułów żywnościowych, była nie tylko wyrazem nowoczesnej techniki, ale i o rozmiarach jej świadczy pojemność 1200 wagonów.

Elewator zbożowy o pojemności 10 tysięcy ton miał ładować z szybkością od 200 do 300 ton na godzinę (zależnie od przeladunku — ze statków lub z wagonów).

Olejarnia, chłodnie, rybna i śledziowa, zajmowały poczesne miejsce wśród tych urządzeń magazynowych.

Wydajność tych instalacji podnosiła szeroko rozgałęziona sieć kolejowa, która pozwalała przeprowadzać manipulacje przeładunkowe bezpośrednio z wagonu na statek i odwrotnie, składać pociągi już na nabrzeżach, dzięki czemu natychmiast po załadowaniu pociągu można go było kierować w głąb kraju (52). O tempie rozbudowy portowej sieci kolejowej świadczą liczby: od 2 km toru w 1921 roku do 222 km w 1939 roku.

Ponieważ obrotowi towarowemu towarzyszył ruch pasażerski — musiał on znaleźć należyte rozwiązanie w budowie dworca morskiego. To też stanowił on chlubne i celowe uzupełnienie inwestycji portowych tak pod względem rozplanowania, wygody jak i wielkości. Dwa dźwigi ułatwiały szybką akcję za- i wyładowniczą; hala odpraw celnych i wszelkie instytucje były nastawione na zaspokojenie licznych potrzeb podróżnych, bez straty czasu i udręki. Trafność przewidywań w rozwoju potrzeb ruchu pasażerskiego potwierdza jego nasilenie, które z 7,567 osób w 1924 roku wzrosło do 45 tysięcy w 1937 roku.

Równoległe z rozbudową urządzeń portowych rozwijały się

inwestycje przemysłowe i samo miasto. Cztery stocznie obsługiwały potrzeby marynarki wojennej, floty handlowej, rybackiej i sportu morskiego. Przetwórczość łuszczarni ryżu osiągała wydajność do 150 tysięcy ton, olejarni — 10 tysięcy ton, fabryka mączki rybnej doszła do wytwórczości 12 ton mączki dziennie, a tartaki i cegielnie pracowały na rzecz rozwijającego się w szybkim tempie miasta Gdyni — skromnej i mało komu znanej przedtem wioski rybackiej, dając zarobek zarówno miejscowej ludności, jak i napływowym rzutkim jednostkom i przedsiębiorstwom. Jeżeli jednak miasto powiększyło swą ludność z 568 mieszkańców w 1919 roku do 130 tysięcy w roku wojny, to o rozwoju portu i o jego znaczeniu dla życia gospodarczego Polski świadczy jeszcze lepiej wzrost obrotów towarowych, od 10,167 ton za rok 1924 do 9.174.000 ton w 1938 roku, a więc przeszło 900-krotnie.

Już z tego pobieżnego szkicu otrzymujemy ogólny obraz wartości gospodarczych morza. Techniczne wyposażenie portu i inwestycje przemysłu portowego stanowią kapitalny przyczynek do zatrudnienia hut i ciężkiego przemysłu; przyciągają wielki kapitał perspektywą dobrej lokaty. Mniej zasobne w kapitały pieniężne przedsiębiorstwa znajdują ujście dla swej energii i ruchliwości w drobnym przemyśle przetwórczym, kupiectwo — w organizacji firm eksportowo-importowych, w zakładaniu banków, kantorów wymiany, firm przewozowych, spółek żeglugi przybrzeżnej itd.

*Flota handlowa.* Do tej pory mówiliśmy o znaczeniu wybrzeża morskiego i korzyściach płynących z jego zagospodarowania. Musimy sobie jednak uświadomić, że głównym instrumentem gospodarki morskiej jest flota handlowa, która powołuje do życia te wszystkie urządzenia portowe, łączy kraj ze światem, wymieniając z nim dorobek pracy i zasoby.

Jak wielkie korzyści osiąga kraj posiadający własną flotę handlową możemy sobie uprzytomnić z faktu, że „oszczędności na frachtach kolejowych samego tylko węgla przewyższyły kosztą budowy całego portu gdyńskiego wraz ze wszystkimi urządzeniami“ (51). W 1936 roku, przy tonażu floty handlowej zaledwie około 82 tysięcy ton, zysk naszego bilansu płatniczego wynosił ponad 20 milionów złotych, a ruch pasażerski dawał ponad 13 milj. złotych; połowy morskie w 1937 roku przedstawiały wartość 5 milionów złotych. To są pozycje dodatnie wpływające na kształtowanie się bilansu pomimo, że Polska wywoziła na swych statkach niewiele ponad 10% swego obrotu zagranicznego.



Ujemne skutki niewystarczalności tonażu floty rybołówstwa dalekomorskiego można było obserwować choćby na jednym tylko odcinku dostaw i spożycia śledzi, tak popularnego w Polsce artykułu. Otóż statystyka celna z lat 1936-37 wykazuje, że kraj nasz spożywał 33 śledzie rocznie na głowę, co czyni 1.158 tysięcy beczek, w cenie od 70 do 100 złotych za jedną. Wynika z tego, że za same tylko śledzie płaciliśmy około 80 milionów rocznie, bowiem nasza flota rybacka mogła pokryć zaledwie 10% spożycia krajowego.

Na zakończenie uwag o znaczeniu własnej floty handlowej z punktu widzenia gospodarczego, należy nadmienić również i o jej roli jako czynnika politycznego.

Nie bez zadowolenia możemy stwierdzić, że pierwsze zwycięstwo w wojnie celnej, narzuconej nam przez Niemcy w celu znieszenia polskiego życia gospodarczego, odnieśliśmy właśnie przy pomocy floty handlowej.

Nie było to łatwe, jeśli się zważy, że więcej, niż połowa naszego obrotu towarowego była kontrolowana przez Rzeszę, co było równoznaczne z niewolą gospodarczą, która stanowi zawsze wstęp do utraty niezależności politycznej. Z chwilą wypowiedzenia przez Niemcy wojny celnej — Polska szybko przestawiła swój obrót towarowy z kierunku zachodniego na północny, aby przez porty bałtyckie wyjść na morza, ku Skandynawii i dalej, nawiązując stosunki handlowe nawet z innymi częściami świata, które od kilku wieków nie oglądały polskiej bandery.

Rozwój polskiej pracy na morzu wywołał konkurencję, sprzeciw i walkę także ze strony innych krajów, które dotąd ciągnęły zyski z usług morskich, żeglugowych, portowych i z rybołówstwa dalekomorskiego.

Polska, przy całej swej dobrej woli do harmonijnej współpracy z innymi krajami morskimi, nie mogła zrezygnować ani z osiągnięć, ani ze swych zamierzeń na przyszłość. To też momentem zwrotnym w tej walce była umowa handlowa polsko-angielska negocjowana w 1934 roku, a zakończona w następnym, która ustaliła zasady współpracy między Polską i W. Brytanią w dziedzinie spraw morskich. Zasady te stały się wytycznymi przy wszystkich następnych traktatach handlowych i nawigacyjnych.

Osiągnięcia Polski na morzu wystawiają chlubne świadectwo uświadomieniu wagi spraw morskich i pozwalają rokować najlepsze nadzieje na przyszłość, która musi wyrównać dawne zaniedbania, jakie spowodowało odepchnięcie nas od Bałtyku.

Wyrazem woli powrotu na morze był 15-letni plan zagospodarowania jego wybrzeża, opracowany w 1936 roku. W chwili wybuchu wojny w 1939 roku nasza flota handlowa i rybacka liczyła około 135 tysięcy ton brutto, mając w budowie dalszych 20 tysięcy TRB.

Skierowanie organów dyspozycyjnych, a w ślad za nimi i samej floty handlowej do Anglii i Francji tuż przed wybuchem wojny — pozwoliło na niezwłoczne jej wykorzystanie po stronie sprzymierzonych narodów. Sprawilo to, że mimo utraty terytorium — suwerenność Polski reprezentował w dalszym ciągu nie tylko rząd, lecz i polska flota handlowa, wespół z marynarką wojenną.

Zamierzenia Polski z 1936 roku w dziedzinie rozbudowy floty handlowej domagają się rewizji, pod kątem zarysowującej się przyszłości powojennej.

Punktem wyjścia dla racjonalnego wykorzystania wybrzeża poza posiadaniem i przygotowaniem samych portów, jest rozbudowa systemu komunikacyjnego lądowo-morskiego ich zaplecza. Zaplecze to stanowią poza Polską kraje Europy Środkowo-Wschodniej, a jego obsługa będzie zadaniem Szczecina, Gdańska, Gdyni i Królewca. Fakt, że „porty polskiego wybrzeża są jedyne... na wschód od Hamburga“ sprawia, że „z racji swego położenia i stopnia rozbudowy będą posiadały warunki techniczne i handlowe dla objęcia roli pośrednika w obrocie towarowym Europy Środkowo-Wschodniej z W. Brytanią i Stanami Zjednoczonymi A. P.“ (721).

Najbardziej zainteresowanym w odbiorze i dostawie ładunków transportu morskiego i dla potrzeb samego wybrzeża jest basen hutniczo-przemysłowy i węglowy Zagłębia Śląskiego. Łączą go z Bałtykiem dwie magistrale wodne — Wisła i Odra, zakończone portami Szczecin i Gdynia — Gdańsk, oraz linie kolejowe, z których biegnąca na Szczecin jest krótsza od linii na Gdynię o 50 km.

Droga wodna łącząca basen Śląski ze Szczecinem ma tę przewagę z punktu widzenia szybkości jej eksploatacji, że jest już gotowa, ponieważ Odra została połączona kanałem splawnym do Gliwic, którego pociągnięcie do Mysłowic nie przedstawia trudności. Wykorzystanie natomiast Wisły na rzecz basenu Śląskiego stanowi znacznie trudniejsze do rozwiązania zagadnienie, ze względu na konieczność usplawnienia rzeki Przemszy. Port w Królewcu dla braku zaplecza w dawnym układzie geopolitycznym nie był należycie wyzyskany. W zmienionych warunkach znaj-



dzie on oparciu w obrotach Prus i Pomorza Wschodniego oraz Polesia i Małopolski Wschodniej.

Przez porównanie obrotów przedwojennych z przyszłymi ich możliwościami rozwojowymi można dojść do ustalenia, że handel zamorski poprzez wspomniane porty osiągnie ładunek do 30 milionów ton rocznie. Rozdział obrotów na poszczególne porty przy ostrożnej kalkulacji byłby następujący: Królewiec — od 4 do 5 milionów ton (wobec 3,7 miliona w 1937 roku), Gdynia i Gdańsk oraz Szczecin — około 25 milionów ton.

Dalsza repartycja obrotów między zachodnią grupą portów byłaby o tyle teoretyczna, że wymagają one, a zwłaszcza Gdynia i Gdańsk, uzupełniających inwestycji przeładunkowych, tak na samym wybrzeżu, jak i przystosowania komunikacji śródlądowych zaplecza, nie mówiąc już o jej powiązaniu z systemem komunikacyjnym Europy Środkowo-Wschodniej.

Wskazaliśmy poprzednio na rolę własnej floty handlowej, w jej aspektach gospodarczym i politycznym. Z kolei należy zastanowić się nad planem jej rozbudowy, której konieczność wynika z faktu, że w danym układzie sił i stosunków mogła ona przewozić zaledwie 7% ładunku naszych obrotów handlowych z krajami morskimi.

Elementami tego planu są: tonaż, jego podział na poszczególne gałęzie żeglugi, zagadnienie załóg i sposobów pokrycia potrzeb.

Przewidywania polskich czynników ustalają globalne potrzeby tonażu rodzimej floty handlowej na 860 tysięcy ton.

Uzasadnienie słuszności tych potrzeb znajdujemy w czołowym organie żeglugi brytyjskiej „Fairplay“, z którego przytaczamy wyjątki (616).

Dalsza rozbudowa polskiej floty handlowej „jest nie tylko dążeniem uzasadnionym, ale nawet, z punktu widzenia interesów Wielkiej Brytanii koniecznym. Przecież W. Brytanii zależy na sojuszniku silnym, także pod względem gospodarczym“. Dlatego dążenie Polski do poważniejszego podwyższenia udziału jej bandery narodowej w handlu morskim, należy uważać za uzasadnione.

I z tego także powodu urzeczywistnienie przedwojennych planów Polski wybudowania floty handlowej o tonażu 650,000 TRB. powinno spotkać się ze zrozumieniem, a nawet poparciem ze strony sprzymierzonych. Taka cyfra zresztą była uważana za słuszną i możliwą, gdyż celem jej było objęcie tylko części własnego handlu morskiego Polski. Bynajmniej nie zagraża to interesom

innych narodów morskich, które poza własnym handlem, obsługują jeszcze trzecie kraje, ciągnąc z tego poważne zyski dla swego kraju.

Proces przemysłowienia Polski będzie wymagał przez pewien czas znacznego importu. Środki na jego finansowanie (poza kredytem zagranicznym) możemy czerpać ze zwiększenia pozycji usług morskich naszej floty handlowej, jako jednego z najlepszych instrumentów w zakresie akwizycji dewiz.

Do tej roli nadaje się szczególnie żegluga regularna, jako podstawowa z punktu widzenia jej udziału w przewozach z obcych portów.

Doświadczenia lat ubiegłych wskazują, że rozwój polskiej floty powinien pójść w pierwszym rzędzie w kierunku rozbudowy żeglugi regularnej, przeznaczając jej największy tonaż. W dalszej kolejności idą potrzeby żeglugi trampowej i specjalnej.

Żegluga trampowa w naszych warunkach może liczyć przede wszystkim na przewóz drzewa i węgla.

Do żeglugi specjalnej zalicza się: statki-cysterny (tankowce) do przewozu ropy naftowej, benzyny i olejów, statki pasażersko-towarowe, zabierające ładunki podlegające szybkiemu zepsuciu (owoce), dalej statki wycieczkowe, holowniki żeglugi przybrzeżnej itp.

Zestawienie tych potrzeb z rozbiciem na ilość statków i ich tonaż, z uwzględnieniem poszczególnych rodzajów żeglugi, daje taki obraz zamierzeń (721):

|                   |   |             |   |          |                  |
|-------------------|---|-------------|---|----------|------------------|
| żegluga regularna | — | 117 statków | — | o tonażu | 860 tysięcy TRB. |
| żegluga trampowa  | — | 61 statków  | — | około    | 585 tysięcy TRB. |
| żegluga specjalna | — | 18 statków  | — | około    | 150 tysięcy TRB. |
| co czyni ogółem   | — | 196 statków | — | około    | 125 tysięcy TRB. |

*Flota rybacka.* Na szczególne uwzględnienie zasługują ponadto potrzeby floty rybackiej, dla umożliwienia jej dalekomorskich połowów.

Znaczenie tej sprawy omówiliśmy już poprzednio.

Przy dwukrotnym wzroście spożycia samych tylko śledzi przez ludność Polski w granicach przedwojennych, rybołówstwo dalekomorskie będzie potrzebowało 600 statków (dryfterów i traule-rów). Ponieważ przed wojną gdyńskie firmy śledziowe zatrudniały w połowach i w przemyśle pomocniczym około 3.000 ludzi, rozporządzając 30 statkami, to dla uruchomienia 600 statków trzeba będzie około 12 tysięcy ludzi.



Na liczbę tę składały się następujące pozycje: 600 kapitanów i 1.200 szturmanów (bosmanów), 1.200 maszynistów, 1.800 palaczy, 1.200 kucharzy i pomocników, 4.800 marynarzy-rybaków oraz 10% niezbędnej rezerwy.

*Przygotowanie personelu.* Wśród tych potrzeb personalnych główne pozycje, ze względu na czas i dokładność szkolenia oraz wymaganą praktykę, stanowią: oficerowie floty handlowej i dyplomowani szyprowie.

Wykonanie zadań w związku z rozbudową floty handlowej będzie wymagało znacznych środków i rozplanowania w czasie.

Jedynie uchwytą w chwili obecnej może być tylko przejściowa faza powojenna.

W ogólnych zarysach możemy oprzeć nasze rachuby na obecnym stanie posiadania i na źródłach zewnętrznych.

Obecny stan polskiej floty handlowej wynosi około 100 tysięcy TRB. Pokrycie dalszych potrzeb przewiduje się z powojennych odszkodowań niemieckich, oraz ze źródeł pomocy amerykańskiej dla odbudowy Europy.

Wielką troską będzie uzupełnienie kadry zawodowej. Pierwsze potrzeby powinny znaleźć zaspokojenie, w drodze uzupełnienia posiadanego już wykształcenia i praktyki, przez kandydatów dobranych z innych zawodów dla poszczególnych gałęzi zatrudnienia w eksploatacji morza. I tak: inżynierowie i studenci mechanicy mogą być nastawieni na budownictwo okrętowe, handlowcy — na handel morski, urzędnicy administracji ogólnej — na administrację portową itd. Drugi, równoległy sposób — to kształcenie surowego elementu, jednakże na skróconych kursach szkoły morskiej. W ten sposób pierwsze potrzeby obliczane na około 1.000 ludzi (młodszych oficerów pokładowych i maszynowych, radiotelegrafistów, szyprów, mechaników itp.), stanowiłyby zaledwie kadre przyszłej rozbudowy floty handlowej.

W miarę demobilizacji sił zbrojnych można liczyć na powiększenie kadry floty handlowej przez specjalistów z różnych broni. Aby pewna część tej kadry weszła w okres przejściowy rozbudowy floty z możliwie najlepszym przygotowaniem trzeba wyszkolić „przynajmniej 75 ludzi do rybołówstwa, na szyprów i pomocników, ze 150 rzemieślników do stoczni budowy okrętów, przynajmniej 25 ludzi na fachowców w dziedzinie administracji i eksploatacji portów; drugie tyle do zawodu handlowo-transportowego“ (555).

Z zestawienia tych potrzeb wynika, że okres wstępny, poprze-

dzający rozbudowę floty handlowej w kraju, będzie wymagał przygotowania około 400 ludzi, pionierów zagospodarowania polskiego wybrzeża.

## 60. KOMUNIKACJA LOTNICZA I TRANSPORT POWIETRZNY

*Przedwojenny dorobek.* Lotnictwo komunikacyjne już przed drugą wojną światową osiągnęło wielkie rezultaty w państwach wysoko uprzemysłowionych. Nie licząc Stanów Zjednoczonych — pierwsze miejsce w rozwoju sieci lotniczej w Europie zajęła Rzesza, z którą skutecznie rywalizowała Francja.

Polskie lotnictwo komunikacyjne — pomimo chronicznych trudności finansowych — rozwijało się pomyślnie i zdobywało sobie dobrą reputację w świecie. Ponieważ ubóstwo kraju nie rokowało nadziei na rentowną eksploatację linii wewnętrznych — przeto ekspansja nasza poszła na zewnątrz; tym się też tłumaczy, że na 10.250 km sieci lotniczej „Lotu“ — 82% przypadało na odcinki zagraniczne, obejmujące 14 państw, a na 23 oddziały — 16 było zagranicznych. Jak na 16 milionowy budżet lotnictwa cywilnego, z czego komunikacyjne konsumowało tylko 12 milionów łącznie z wydatkami na administrację i instytucje naukowo-badawcze — ruchliwość była znaczna, a tabor lotniczy wyrażał się w 1939 r. liczbą 26 samolotów komunikacji pasażerskiej. Według danych z 1938 roku polskie linie lotnicze przewiozły 35.000 pasażerów, 696 ton bagaży i towarów oraz 311 ton poczty i gazet, przebywając 3 miliony kilometrów w niespełna 10.000 lotów.

Wbrew wielu zarzutom, które zresztą omówimy w toku dalszych rozważań, dorobek polskiej komunikacji lotniczej, zwłaszcza w okresie ostatniego dziesięciolecia poprzedzającego wojnę, jest znaczny. Początkowo skromna, bo zaledwie 2.870 km liczącą sieć została powiększona 3 i pół razy, a łączna długość przelotów wzrosła 2 i pół krotnie.

Wpływy własne przedsiębiorstw zostały pomnożone 5-cioкратно (z 700 tys. zł do 3.500 tys. zł), przy równoczesnym obniżeniu kosztu 1 tona/km o połowę (z 7,75 zł na 3,81 zł).

Osiągnięciom w dziedzinie gospodarczej towarzyszyła praca pionierska w kierunku ulepszenia techniki lotów, jak: zapoczątkowanie zimowej komunikacji i to na Bałkanach — najtrudniejszym szlaku europejskim, długodystansowe loty nocne i loty w złych warunkach widoczności.



Systematyczne utrzymywanie na liniach nowoczesnego sprzętu miało wielorakie skutki dodatnie: wyrobiło naszemu lotnictwu komunikacyjnemu bardzo dobrą opinię za granicą, stanowiąc wybitną pozycję propagandową zarówno polityczną jak i gospodarczą; pozwalało wreszcie na szkolenie personelu na wzorach odpowiadających wysokiemu poziomowi techniki i nawigacji lotniczej, co przy równoczesnej rozbudowie i ulepszaniu tak urządzeń naziemnych jak i pokładowych podnosiło sprawność i bezpieczeństwo komunikacji, a więc czynniki podstawowe w jej rozwoju.

Dużą pomoc w dziedzinie kartografii, sporządzania planów regulacji miast — stanowił dział aerofotogrametryczny polskiej komunikacji lotniczej.

*Zadania komunikacji lotniczej.* Wspaniały rozwój lotnictwa w ciągu drugiej wojny światowej pobudził jego entuzjastów. Przewidują oni, że nadchodząca „era lotnicza“ wprowadzi rewolucyjne zmiany, zarówno w układzie stosunków wewnętrznych poszczególnych państw jak i w stosunkach międzynarodowych.

Według tych przewidywań wojny będą się rozstrzygały w powietrzu, a inne rodzaje sił zbrojnych zejść do roli czynnika pomocniczego, okupującego zdobyte przez lotnictwo teren.

Podobne horoskopy są stawiane dla pokojowej roli lotnictwa. Według jednych ma ono stanowić ukryty potencjał wojenny państwa i z tego tytułu wszystkie inne interesy pokojowe mają być podporządkowane przyszłym wymaganiom wojny. Inni widzą w lotnictwie powszechny środek lokomocji, komunikacji i transportu, a więc dominujący czynnik rozwoju gospodarczego.

Tymczasem ani przebieg wojny, w której zastosowanie lotnictwa jako środka walki doszło do niebywałych rozmiarów, ani komunikacja lotnicza, którą zrodziła potrzeba wojenna — nie wskazują na razie na tak bliski przewrót, aby piechur, czołg i okręt stały się wkrótce zbędnymi rekwizytami wojny, a samochód, statek i koleje kompromitującymi dowodami zacofania.

Poglądy na rolę lotnictwa komunikacyjnego podlegają stałej ewolucji. Tuż przed wojną, która podzieliła świat na wrogie obozy, po obu stronach ograniczano tę rolę do znaczenia czynnika politycznego, nie dopatrując się żadnych w nim wad z punktu widzenia gospodarczego.

Abstrahując od tego, że w ówczesnych wypowiedziach celowo może pomijano zagadnienie zastosowania lotnictwa komunika-

cyjnego dla celów wojny, nie ulega najmniejszej wątpliwości, że potężny rozwój sił powietrznych ujawnił duże i wielostronne możliwości udoskalającego się środka komunikacji w przestworzach, wprowadzając korektury do niedawnych jeszcze o tej dziedzinie poglądów.

Już sama teza ograniczająca komunikację lotniczą do roli instrumentu polityki międzynarodowej nabiera cech sztuczności, jeżeli się zważy, że polityka toruje drogi ekspansji gospodarczej, która może być, a w praktyce często bywa, poparta siłą wojskową.

Ta współzależność celów i metod działania wskazuje, że w interesie normalnego rozwoju nowoczesnego państwa leży szarmonizowanie wszystkich działań i gałęzi jego gospodarstwa przy optymalnym wykorzystaniu ich właściwości i przeznaczenia w danym czasie i miejscu.

Ponieważ lotnictwo komunikacyjne jest i zostanie w pierwszym rzędzie jednym ze środków transportu — przeto z punktu widzenia potrzeb pokojowych, które są normalnym stanem, względnie warunkiem decydującym o normalnym rozwoju każdego państwa — należy dążyć do wyzyskania jego przydatności dla celów gospodarczych w zespole pozostałych środków komunikacji i transportu, uwzględniając przy tym interesy polityczne i wojskowe.

Dotychczasowe doświadczenie i stan lotnictwa komunikacyjnego pozwalają określić jego drogi rozwojowe na pewien tylko czas okresu powojennego na tle domniemanego położenia, które wytworzy się w skutkach tej wojny.

Należy spodziewać się ogromnego zniszczenia i dezorganizacji transportu kolejowego, dróg i żeglugi morskiej.

Przeobrażenia w ukształtowaniu geopolitycznym świata zdają się podążać w kierunku całkowania pewnych organizmów politycznych i gospodarczych. Konieczność ich powiązania i zaopatrywania wysuwa na czoło zagadnień sprawę komunikacji i transportów, wśród których lotnictwo komunikacyjne przejmie szereg dostępnych dla niego usług.

Właściwości techniczne lotnictwa komunikacyjnego sprawiają, że nadaje się ono do transportów, w których: czas i przestrzeń odgrywają główną rolę; wartość lub znaczenie ładunku wytrzymuje koszt przewozu, albo w ogóle nie wchodzi w grę wobec potrzeb wyższego rzędu; tonaż ładunku jest ograniczony. Ponadto z punktu widzenia rentowności transport i komunikacja powietrzna wymagają eksploatacji linii długodystansowych.



Te zatem właściwości i ograniczenia stanowią punkt wyjścia dla planowania rozwoju lotnictwa komunikacyjnego z punktu widzenia gospodarczego, podczas gdy wszelkie inne potrzeby i wymagania powinny być uwzględnione w granicach hierarchii celów, ustalonej dla każdego państwa odmiennie.

*Międzynarodowa organizacja komunikacji lotniczej.* Przewidywania w odniesieniu do ukształtowania i rozwoju przyszłych stosunków międzynarodowych nakazują rozpatrywanie zagadnienia komunikacji lotniczej na szerokiej płaszczyźnie tych właśnie stosunków, tym bardziej, że jak zaznaczyliśmy wymaga tego zarówno charakter tego środka komunikacji, jak i związane z jego zastosowaniem już dawniej ustalone zasady prawne.

„Przedwojenna organizacja międzynarodowej komunikacji lotniczej opierała się na następujących założeniach:

- 1) każde państwo posiadało suwerenną władzę nad przestrzenią powietrzną, znajdującą się ponad jego terytorium włącznie z wodami terytorialnymi;
- 2) organizacja międzynarodowych linii żeglugi powietrznej była uzależniona od zgody państw, ponad których terytoriami... żegluga miała się odbywać;
- 3) wolność żeglugi... ponad otwartymi morzami i terytoriami, nie należącymi do żadnego z państw, nie była ograniczona“ (788).

Z powyższych ustaleń wynika, że wolność żeglugi powietrznej w sensie międzynarodowej eksploatacji mórz nie istniała, gdyż wystarczył brak zgody któregośkolwiek z państw, aby uniemożliwić przelot nad obcymi obszarami. Wprawdzie późniejsze wysiłki szły w kierunku zliberalizowania szeregu konwencji międzynarodowych, datujących się jeszcze z 1919 roku, zalecając nieodmawianie zezwoleń, „chyba, że istnieją ku temu słuszne powody“ — to jednak w miarę rozwoju komunikacji lotniczej i wzrostu jej znaczenia niektóre państwa, bynajmniej nie stojące w szeregu rywalizujących pionierów tego rozwoju, wykorzystywały przywilej suwerenności dla wymuszania korzyści, nie mających często żadnego związku z samą komunikacją.

Powyższy stan rzeczy przetrwał do chwili obecnej, a ożywna dyskusja, w związku ze zbliżającą się aktualizacją zagadnienia w warunkach przeobrażeń powojennych, nie świadczy o krystalizacji poglądów. Zarysowują się następujące założenia:

- a) Analogicznie do tezy o podziale świata na strefy wpływów

głównych mocarstw sprzymierzonych — także i międzynarodowa komunikacja lotnicza miałaby podlegać ich kontroli (St. Zjednoczonych, W. Brytanii, Z.S.R.R. i Chin).

- b) Całkowite zniesienie suwerenności państw w przestworzach na rzecz niczym nieskrępowanej wolności powietrza.
- c) Ograniczona wolność powietrza w ramach organizacji międzynarodowej, ustalającej podział, zakres i współpracę w eksploatacji światowej sieci żeglugi powietrznej, z zachowaniem suwerenności w granicach sieci krajowych.

Na aspekt gospodarczy pojęcia „wolności powietrza“ składają się:

- 1) „wolność dokonywania przelotów przez handlowe statki powietrzne ponad obszarami... wszystkich państw oraz ponad otwartymi morzami;
- 2) wolność lądowania na terenach obcych państw lub wodowania na ich wodach terytorialnych i korzystanie ze wszystkich urządzeń związanych z hangarowaniem, pomocą techniczną, uzupełnieniem paliwa itp.;
- 3) wolność przewozu między poszczególnymi państwami i na ich terenach pasażerów płatnych, poczty i frachtu“ (788).

Z powyższego sformułowania zarówno lansowanych założeń podstawowych, jak i z interpretacji pojęcia „wolności powietrza“ widoczna jest daleko idąca współzależność czynników natury politycznej, wojskowej i gospodarczej, których skłócenie i przeciwstawienie, zamiast wzajemnego uzupełnienia, będzie tym łatwiejsze, im bardziej nieprzemysłane i jednostronne podstawy organizacyjne zostaną przyjęte w międzynarodowej komunikacji powietrznej.

Właśnie dlatego, że przed drugą wojną światową komunikacja lotnicza stanowiła dla niektórych państw, a przede wszystkim dla Niemiec, doskonałą sposobność do zamaskowania dążności rewanżowych poprzez z góry postanowioną agresję — stanie się zrozumiała ostrożność, przejawiająca się w tendencji do skrepowania lotnictwa cywilnego, a zwłaszcza komunikacyjnego, na międzynarodowych szlakach powietrznych.

Znalazła ona wyraz już w debatach nad zagadnieniem rozbrojenia w 1932 roku, kiedy to ustalono, że „żaden projekt rozbrojenia w powietrzu nie będzie skuteczny bez równoczesnego wprowadzenia... kontroli lotnictwa cywilnego, a przede wszystkim komunikacji lotniczej“ (788).

Choćbyśmy przyjęli zatem pogląd, że lotnictwo komunikacyj-



ne wobec potężnego rozwoju wojennych sił powietrznych nie osiągnęło jeszcze, względnie nawet częściowo straciło znaczenie podstawowego czynnika potencjału wojennego — lekkomyślnością byłoby neglizowanie jego możliwości na przyszłość. Ten wzgląd właśnie powinien być brany pod rozwagę przy wyborze właściwego rozwiązania problemu międzynarodowej komunikacji lotniczej. Jest rzeczą zrozumiałą, że wybór ten nie jest łatwy z przyczyn jak wyżej, ale także, może i przede wszystkim, ze względu na nieuchwytność konturów międzynarodowej organizacji bezpieczeństwa świata.

Jesteśmy bowiem świadkami, że entuzjastycznie przyjęte zasady tego bezpieczeństwa, zawarte w Karcie Atlantyckiej, dadzą się interpretować tak rozmaicie, że nie są wystarczającą podstawą do pogodzenia, już nie tylko żywotnych interesów małych i słabych państw, lecz nawet możliwych tego świata potencji, które według jednej z koncepcji — miałyby nad nim roztoczyć opiekę. Nie mniej jednak, pomimo tych trudności i pełnego niewiadomych jutra — należy już dziś uzgodnić taki punkt widzenia, który nada pracom przygotowawczym właściwy kierunek.

Np. znamienne jest, że opinia publiczna St. Zjednoczonych A.P., wyszukując dominujące stanowisko przemysłu amerykańskiego w produkcji środków transportu powietrznego, wyraźnie propaguje ideę opanowania lotniczych linii świata. Nie można się więc dziwić, że kierunek zainteresowań amerykańskich wzbudził duże zaniepokojenie brytyjskiej prasy, nawet parlamentu, zwłaszcza wobec objęcia większości linii komunikacyjnych W. Brytanii przez personel i sprzęt amerykański, co zresztą było wynikiem szczególnych warunków współdziałania obu sojuszników anglosaskich w bieżącej wojnie.

Centralne położenie Polski na przecięciu wielkich szlaków komunikacyjnych na kontynencie Europy sprawia, że założenia komunikacji powietrznej, właściwe dla naszej sytuacji geopolitycznej, mogą stanowić probierz i podstawę odpowiadającą interesom przeważnej części państw.

Wydaje się, że w interesie większości państw, bez względu na ich dotychczasowy dorobek w dziedzinie komunikacji lotniczej, absolutnie nie leży opowiedzenie się za tezą o nieograniczonej wolności powietrza, ani też nie mogą się one zgodzić na koncepcję pokrajania nieba na sfery wpływów „grubej czwórki“. Zwolennicy swobodnej eksploatacji powietrza, posługujący się analogią do wolności mórz, zdają się zapominać o niewspółmiernie więk-

szych trudnościach kontroli żeglugi powietrznej, niż morskiej, a ponadto nie ulega wątpliwości, że zastosowanie tej zasady nie tylko zwichnęłoby poczucie bezpieczeństwa poszczególnych organizmów politycznych, lecz także przyczyniłoby się do usunięcia państw słabszych gospodarczo z międzynarodowych szlaków komunikacyjnych, co mogłoby stworzyć nową formę niewoli gospodarczej. Te same skutki płyną z zastosowania podziału świata na strefy wpływów głównych mocarstw, tym gorsze zresztą, że o ile wolność powietrza daje pewne możliwości rywalizacji w komunikacji wszystkim państwom, o tyle dyktat „grubej czwórki“ przekreśla je całkowicie, co najwyżej wprzegając mniejsze państwa, objęte wpływami każdej z tych potencji, w orbitę ich wyłącznych interesów.

Niebezpieczeństwom tym można zapobiec, a przynajmniej znacznie je zmniejszyć, przyjmując zasadę ograniczonej suwerenności w powietrzu, przy równoczesnej swobodzie eksploatacji światowych linii komunikacyjnych, w granicach ustalonych przez międzynarodową organizację współpracy.

Wolność powietrza chcemy zatem rozumieć jako udział wszystkich państw w podziale szlaków powietrznych świata, o których eksploatacji będą decydowały jedynie możliwości udziałowców, czerpiących jednak korzyści z rozwoju międzynarodowej komunikacji lotniczej, za cenę ograniczonej suwerenności powietrza nad własnymi obszarami terytorialnymi i wodnymi na rzecz ogółu. Zastosowanie powyższej zasady w praktyce organizacyjnej może mieć kilka rozwiązań, z punktu widzenia zakresu umiędzynarodowienia komunikacji lotniczej w stosunku do organizacji narodowych.

Słusznym wydaje się pogląd, że całkowite umiędzynarodowienie „byłoby... ogromnie skomplikowane, a może nawet wręcz niemożliwe...“, a to ze względu na zbyt wielkie różnice warunków eksploatacji na i nad poszczególnymi kontynentami. Natomiast „linie, posiadające zupełnie wyjątkowy międzynarodowy charakter i olbrzymie... znaczenie, nadawałyby się do umiędzynarodowienia, jak np. linie transatlantyckie“ (788), podczas gdy narodowe przedsiębiorstwa, partycypując w podziale szlaków w ramach światowej organizacji i kontroli, miałyby możliwość rozbudowy własnych sieci krajowych, w granicach usprawiedliwionych potrzeb i rzeczywistych możliwości.

Przewiduje się następujący zakres kompetencji międzynarodowego organu: ogólna polityka w sprawach komunikacji powietrz-



nej, system sieci międzynarodowej, warunki współpracy, określenie rozmiarów udziału państw w eksploatacji sieci, standaryzacja sprzętu, taryfy, zasady subwencjonowania, urządzenia przyziemne, portów lotniczych itp.

*Kierunki rozwojowe.* W rozważaniach nad przyszłą polityką polskiej komunikacji lotniczej i transportów powietrznych należy uwzględnić: zagadnienie rentowności i wybór najodpowiedniejszych linii oraz form prawno-administracyjnych.

Kalkulacja kosztów eksploatacji opiera się na zasadniczo różnych przesłankach w zależności od tego, czy dotyczy okresu wojny, czy normalnych warunków pokojowych.

Wielkie straty sprzymierzonych w tonażu morskim na skutek wojny podwodnej, naprowadziły amerykańskich konstruktorów i przedsiębiorców budowy sprzętu transportowego na myśl przerwania ciężaru transportów morskich na szlaki powietrzne.

H. Kaiser, amerykański przedsiębiorca, wystąpił z ofertą na budowę 5 tysięcy „łodzi latających“ typu „Mars“, które jakoby są w stanie przewieźć pół miliona żołnierzy lub 70 tysięcy ton ładunku ze St. Zjednoczonych do W. Brytanii.

W drugiej połowie 1942 roku rząd St. Zjednoczonych podobno zamówił u H. Kaisera 100 sztuk tych samolotów transportowych, z perspektywą na dalsze zamówienia.

„Mars“, zaopatrzone w 4 silniki o łącznej mocy 8.000 KM. wazy 70 ton, przy 14 tonach wagi użytecznej, posiada zasięg około 4 tys. km przy szybkości podróży 320 km/godz.. „Mars“ może przewieźć na odległość 4 tys. km w czasie około 14 godzin: 150 żołnierzy, albo 10 haubic polowych, albo 6 samochodów rozpoznawczych z załogą, albo 4 samoloty myśliwskie typu „Spitfire“ (605).

Kalkulacja kosztów samolotów transportowych w porównaniu z tonażem morskim o tej samej zdolności transportowej wskazuje, że są one o 8% wyższe. Natomiast „ilość materiałów zużytych na budowę floty powietrznej wynosić będzie 9% materiałów na wybudowanie floty morskiej...“ (605).

Jeszcze korzystniej przedstawia się rachunek czasu budowy statków powietrznych, gdyż stanowi on zaledwie 45% ilości ludzi i godzin zużytych na budowę floty morskiej. Jednakże w kalkulacji kosztów przewozu transport powietrzny jest 100 razy droższy od kolejowego, a 900 razy od morskiego.

Ponadto wchodzi w grę także i bezpieczeństwo transportu powietrznego w czasie wojny na dużych odległościach, aczkolwiek

i ta trudność jest do pokonania, wobec wzrastającego zasięgu myśliwców. Zaznaczyć jednak należy, że kalkulacja kosztów eksploatacji lotnictwa transportowego dla celów wojny, odnosi się do możliwości wytwórczych najpotężniejszego przemysłu świata.

Pomimo tych wielkich możliwości w dotychczasowej praktyce, zarówno na terenach działań lądowych jak i poprzez ocean, przewozy powietrzne obejmowały przeważnie części zapasowe silników lub łodzi podwodnych, a co najwyżej — małe samochody. Natomiast istotnym przeznaczeniem wojskowego lotnictwa transportowego jest przewożenie wojsk powietrznych i ich zaopatrzenia, co stanowi przedmiot osobnych rozważań, nie wchodzących w zakres zagadnienia rentowności handlowej.

Pokojowy rozwój komunikacji lotniczej był dotychczas oparty na subwencjach. Pomimo znacznego obniżenia kosztów eksploatacji w najlepiej prowadzonych przedsiębiorstwach — ich gospodarka była wszędzie deficytowa i nie zanoszą na to, aby w najbliższej przyszłości zyskała na rentowności.

Całe zagadnienie rentowności sprowadza się zatem do dalszego obniżania kosztów eksploatacji, przy zachowaniu warunków normalnego rozwoju komunikacji. Zwiększanie dochodowości przedsiębiorstw będzie możliwe, pod warunkiem racjonalnego podziału pracy między lotnictwo komunikacyjne i pozostałe środki transportu (kolejowe, samochodowe, wodne), przy uwzględnieniu najkorzystniejszych warunków ich eksploatacji, których ocena zależy nie tylko od kalkulacji handlowej, lecz także często od znaczenia potrzeb. Przy takim postawieniu sprawy zostanie usunięta niezdrowa konkurencja, której zresztą ze strony komunikacji powietrznej przez dłuższy jeszcze czas nie należy obawiać się, ze względu na specjalny charakter jej usług, które „były i będą nadal w wielu wypadkach bez porównania ważniejsze, niż bezpośrednia jej rentowność“ (788).

*Wybór linii powietrznych*, składających się na pojęcie sieci komunikacyjnej, powinien być wyrazem całokształtu potrzeb państwa, wśród których dominujące wymogi gospodarcze znajdują rozwiazanie, w zespole z interesami politycznymi i bezpieczeństwa. O wyborze właściwych linii będą zatem decydowały: położenie geopolityczne państwa, wielkość i stan zagospodarowania jego obszaru, na co znowu składają się: zasobność, gęstość zaludnienia, stan uprzemysłowienia, wielkość obrotów handlowych, stan innych środków komunikacji itp.

Powyższe czynniki mogą wpływać na uprzywilejowanie bądź



linii krótkodystansowych dla potrzeb wewnętrznych kraju, a co najwyżej dla powiązania z krajami sąsiednimi, bądź długodystansowych o zasięgu światowym, lub wreszcie strategicznych, które uwzględniając w miarę możliwości interesy gospodarcze państwa, służyłyby przede wszystkim celom jego bezpieczeństwa. Ponadto decyzja rozbudowy długodystansowych linii może wychodzić z założenia włączenia ich w sieć międzynarodową, której eksploatacja opierałaby się na zasadzie współpracy w ramach zorganizowanej całości, albo stanowiłaby niezależne, na własne ryzyko prowadzone przedsiębiorstwo.

Doświadczenia z terenu amerykańskiego pozwalają na wysnuć ogólnego wniosku, że zysk na czasie osiąga się dopiero w przelotach na odległości powyżej 500 km, a istnieją uzasadnione nadzieje, że „komunikacja pocztowa i pasażerska ma największą przyszłość na dystansach powyżej... 800 km.“ (788).

Wprawdzie mogą mieć miejsce szczególnie korzystne warunki lub niezwykle potrzeby zmuszające do eksploatacji krótkich odcinków, ale na ogół przeważała tendencja na korzyść przelotów długodystansowych. Sugestie idące w kierunku takiej rozbudowy sieci krajowej, aby łączyła ona nie tylko poszczególne miasta, ale nawet i wsie, rozszerzając w ten sposób zakres możliwości szkolenia licznego personelu, nie dadzą się pogodzić ani z realną kalkulacją samego kosztu szkolenia, ani nie odpowiadają podstawowemu warunkowi bezpieczeństwa komunikacji.

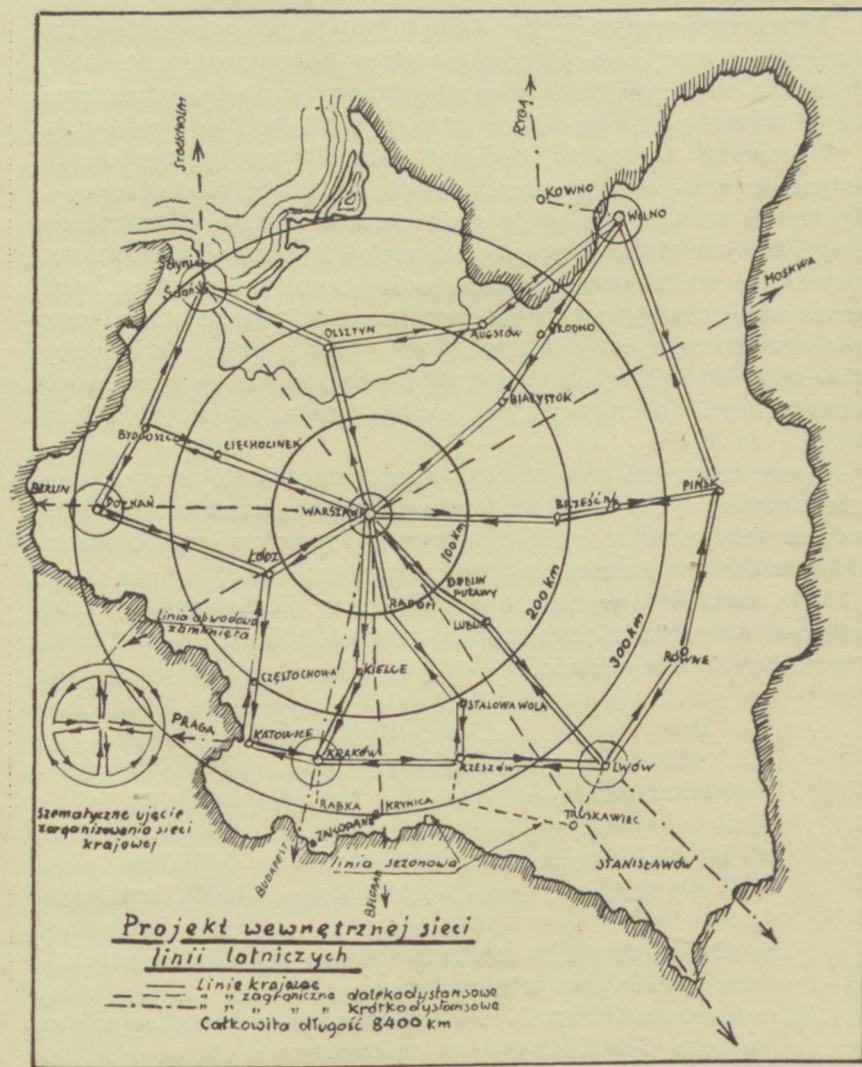
Tam, gdzie chodzi o korzyści w czasie — są one osiągalne tylko przy pokrywaniu dużych przestrzeni, natomiast na krótkich dystansach stają się nieistotne, wobec notorycznego stanu rzeczy, że ogromna większość lotnisk jest tak odległa od miejsc zamieszkania, iż dojazdy pochłaniają nierzadko więcej czasu, niż trwa sama podróż samolotem, który w tych wypadkach nie może konkurować z innymi szybkobieżnymi środkami lokomocji, jak pociągi elektryczne, lux-torpedy, a nawet samochody.

Wprawdzie operowanie przykładami z praktyki amerykańskiej i rygorystyczne aplikowanie płynących z niej wniosków nie jest uzasadnione w zastosowaniu do polskich warunków — zakreślają one jednak pewne logiczne granice planowaniu sieci komunikacyjnej.

Połączenia między polskimi miastami, a zwłaszcza na odległościach poniżej norm amerykańskich, były stosowane dawniej i powinny być wznowione w przyszłości. Jeżeli nawet nie wszystkie odcinki będą odpowiadały wymogom gospodarczym, to suma in-

nych, pośrednich korzyści — może przemawiać za ich włączeniem do sieci. Czy zejście poniżej normy 300 do 400 km aplikowanej przez rzeczoznawców dla naszych warunków będzie możliwe i kiedy to nastąpi — przyszłość pokaże. W każdym razie próby zastosowania taksówek lotniczych, opartych na helikopterze nie

TABLICA N°13.





wyszły dotąd ze stadium doświadczeń. Jeden z projektów sieci wewnętrznej przedstawia tablica Nr 13 (919).

To samo da się powiedzieć o eksperymentach nad kombinacją samolotu z samochodem, które i w Polsce miały swoich nielicznych, ale ożywionych wiarą w powodzenie pionierów.

Jeżeli zatem w wyniku streszczonych powyżej uwag narzuca się wniosek o przewadze długodystansowych linii — z kolei należy zapoznać się z poglądami na metody ich eksploatacji.

Aczkolwiek przeloty przez Atlantyk mają już za sobą fazę bohaterkich wyczynów jednostkowych w pokonywaniu oceanów, jednakże regularna komunikacja powietrzna na tej przestrzeni czeka jeszcze na swoje lepsze jutro, pomimo że stała się faktem.

Wprawdzie postęp w budowie samolotów i w technice nawigacji powiększył znacznie szybkość, tonaż i bezpieczeństwo — trudności jednak występują nadal w komunikacji zimowej na najcięższej trasie północnego Atlantyku, a wysiłki w kierunku uzyskania najodpowiedniejszego dla regularnej komunikacji transatlantycznej sprzętu, nie znalazły dotychczas właściwego rozwiązania pomimo udatnych prób. Według opinii fachowców taki samolot (lądowy lub wodnopłatowiec) powinien mieć zasięg conajmniej 5 do 6 tysięcy km bez lądowania, z płatnym ładunkiem 4 do 5 ton.

Wobec trudności przelotów poprzez Atlantyk Północny w porze zimowej — komunikacja odbywa się na znacznie dłuższym szlaku południowym, z kilkakrotnym lądowaniem, co pociąga za sobą przedłużenie czasu podróży i wzrost jej kosztu.

Poza poprzednio wymienionym „Marsem“ H. Kaisera — wśród znanych dotychczas innych typów samolotów dla celów transportu wojennego mają istnieć:

| Typ              | Ciężar użyteczn. | Zasięg   |
|------------------|------------------|----------|
| DC 3 (C. 47)     | 4—4,5 ton.       | 2.400 km |
| C. 46 (Commando) | 8 ton            | 2.400 km |
| DC 7             | 17 ton           | 4.800 km |
| DC 7             | 12,5 ton         | 6.450 km |
| DC 7             | 8,5 ton          | 8.000 km |

Wymienione typy nie są ostatnim słowem osiągnięć w dziedzinie budowy statków powietrznych.

„Ostatnio firma Glenn L. Martin opracowała plany samolotu transportowego 6-silnikowego, o całkowitym ciężarze 111 ton

i ciężarze użytecznym około 23 ton, przy zasięgu 2.500 mil (ponad 4 tys. km) i szybkości podróźnej około 200 mil“ (ponad 320 km) (605).

Natomiast komunikacja lotnicza w toku ostatniej wojny odbywała się na samolotach lądowych „Liberator“ i „Douglas DC4“, który ma także zastosowanie w przewozie wojska.

Największe jednak nadzieje są związane z będącym w próbach samolotem „Lockheed-Constellation“ odpowiadającym najlepiej wymaganiom komunikacji transatlantycznej. Jego charakterystyka: 4 silniki po 2.200 KM., zdolność przewozowa — 56 pasażerów (poza załogą) lub do 6 ton ładunku, przeciętna szybkość handlowa od 408 km/godz. na poziomie morza, do 480 km/godz. na wysokości 6.500 metrów.

Gdyby rzeczywiście udało się zastosować podobny typ w komunikacji transatlantycznej, wtedy „przybliżony koszt jednego tonokm wyniósłby... około zł 2,63, koszt 1 km lotu... około zł 15, koszt całkowity zaś jednego przelotu... na trasie Warszawa-Nowy York z pośrednim lądowaniem w Wielkiej Brytanii — około 100.000 zł w jednym kierunku“ (788), co po przeliczeniu na opłaty jednostkowe odpowiadałoby mniej więcej cenie około 135 dolarów amerykańskich, pobieranej przed wojną przez polskie statki w klasie turystycznej.

Przewiduje się, że podstawą — jeżeli nie rentowności, to możliwej samowystarczalności — będzie w pierwszym rzędzie ładunek poczty, a nie jest wykluczone w przyszłym rozwoju stosunków polsko-amerykańsko-brytyjskich pozyskać pasażerów I klasy lub klasy turystycznej z morskich linii transatlantycznych. Jeżeli przyjmiemy tonaż przewożonej przez Atlantyk poczty na 112 ton tygodniowo w każdym kierunku (Europa-Ameryka i z powrotem), to w myśl tych przewidywań na Polskę może przypaść 3 do 3,5 ton.

Zważywszy jednak, że pomimo ożywionego już przed wojną obrotu pocztowego między Ameryką Północną a Polską, odbywał się on przeważnie z pominięciem drogi powietrznej, której istnienie w ogóle nie przenikło w szerszym zakresie do świadomości polskiej wsi, dostarczającej znacznego kontyngentu poczty — kalkulacja powyższa wymagałaby rewizji. Idzie ona w kierunku zamierzonego upowszechnienia przesyłki zwykłej poczty drogą powietrzną, do czego asumpt dała międzynarodowa konferencja pocztowa już w 1938 roku. Po przystosowaniu do obrotu europejsko-amerykańskiego ustalonej przez tę konferencję wy-



sokości opłat pocztowych, w wysokości 4,3 do 5,16 zł za tonokilometr — dochód dla komunikacji lotniczej z tego źródła wyniósłby za jednostronny przewóz od 85 tys. zł do 117 tys. zł.

Powyzsza kalkulacja obejmuje ruch pasażerski i przewóz poczty, nie licząc bagażu i pilnych przesyłek towarowych; choć przybliżona, lecz niemniej oparta na praktyce innych państw i w miarę możliwości przystosowana do polskiej rzeczywistości — pozwala na optymizm, pobudzający do wysiłków w kierunku uzyskania dla Polski udziału w eksploatacji transatlantyckich i transkontynentalnych linii komunikacji lotniczej. Podkreśla się przy tym pożyteczność udziału w międzynarodowym systemie komunikacji, a nie zaleca się samodzielnej eksploatacji, zarówno ze względu na wielkość przedsięwzięcia, jak i brak doświadczenia, przy bądź co bądź jeszcze jego eksperymentalnym charakterze.

Duże zastrzeżenia budzi wśród fachowców komunikacji lotniczej pogląd o konieczności organizowania i eksploatacji powietrznych linii strategicznych już w czasie pokoju. Przesłanki, na których opiera się ta rzekoma konieczność są następujące:

1) linie strategiczne mają łączyć ze sobą obszary o wspólnych interesach obronnych;

2) ich przygotowanie (zawarcie umów międzynarodowych, wyszkolenie załóg na trasach, zaopatrzenie itp.) nie może być wykonane w czasie wojny, ze względu na zakres i znaczenie prac przygotowawczych.

Tezom tym przeciwstawia się słusznie, że umowa sojusznicza polsko-rumuńska, zawarta właśnie w okresie pokojowym, a przewidująca zgodę Rumunii na eksploatację linii bałkańskich przez polskie lotnictwo komunikacyjne — została przekreślona przez neutralne stanowisko zainteresowanych państw.

Również postulat pokojowej eksploatacji linii strategicznych, dla obznajomienia załóg i personelu ze specyficznymi warunkami na szlakach, wydaje się być pozbawiony merytorycznego uzasadnienia, wobec bardzo udoskonalonej nawigacji i techniki szkolenia wojennego we wszelkich warunkach pracy w powietrzu.

Jeżeli zatem państwa o niskim potencjale obronnym nie będą chronione ogólnym systemem bezpieczeństwa i nie zdołają z sieci komunikacji powietrznej wyciągnąć możliwych korzyści gospodarczych, to przez posiadanie najlepiej przygotowanych specjalnych linii strategicznych nie osiągną w polityce międzynarodo-

wej tego znaczenia, na które może liczyć organizm państwowy o zrównoważonej strukturze.

*Formy prawno-administracyjne.* Polityka eksploatacji komunikacji lotniczej jest wynikiem ogólnych warunków, w jakich państwo się znajduje; zmienia się wraz ze zmianą tych warunków. Zapomina się o tym często, naginając rzeczywistość do pewnych założeń doktrynalnych, które nie dadzą się z nią pogodzić. Do tego rzędu zjawisk należy również sprawa wyboru form prawno-administracyjnych dla lotnictwa komunikacyjnego.

Dyskusja na ten temat sprowadza się do podziału na zwolenników przedsiębiorczości państwowej z jednej strony i prywatnej inicjatywy — z drugiej.

Pouczone w tej materii są doświadczenia szeregu państw, nie wyłączając Polski. Doświadczenia te mówią, że pierwsze kroki w rozwoju komunikacji lotniczej zapoczątkowała inicjatywa prywatna, mając z góry zapewnioną pomoc w subwencjach państwowych. Tak zabezpieczona i pobudzana do inicjatywy przedsiębiorczość prywatna nie wysilała się zbyt w kierunku uniezależnienia się finansowego od państwa, co zresztą w dotychczasowym rozwoju tego typu przedsiębiorstw było niemożliwe, a wszelkie próby ograniczenia subwencji groziły bądź likwidacją, bądź obniżeniem poziomu, co w rezultacie mogło spowodować ten sam skutek.

Ten wzajemny stosunek wymuszonej kooperacji uległ zmianie, kiedy skarb państwa zaczął coraz bardziej odczuwać jednostronność korzyści. Proces ograniczający inicjatywę prywatną znalazł prawie powszechny wyraz w fuzji przedsiębiorstw, lub zgoła w ich przejmowaniu przez państwo, po zlikwidowaniu wszelkich przerostów.

Ponieważ przeciwnicy zbyt ingerencji państwa w życie gospodarcze najczęściej wysuwają (nie bez słuszności) niegospodarność przedsiębiorstw upaństwowionych — warto w tym wypadku zaznaczyć, że fuzjonowanie i przejmowanie na rzecz państwa przedsiębiorstw komunikacyjnych miało miejsce w krajach o wypróbowanych metodach gospodarczych i zasobnych w kapitały prywatne (Francja, W. Brytania), co wskazywałoby, że jedną przyczyną tego procesu scalenia był wzgląd na ekonomię środków. Staje się to jeszcze jednym z dowodów preponderancji państwowych interesów gospodarczych w hierarchii celów komunikacji lotniczej.

Wykorzystując te doświadczenia na przyszłość w Polsce, która,



jak zaznaczyliśmy partycypowała w nich z tymi samymi skutkami — nie trudno dojść do przekonania, że nasz plan rozbudowy powojennej komunikacji lotniczej może się oprzeć tylko na jednym przedsięwzięciu o kapitale państwowym, przy ewentualnym udziale samorządów.

Prawdopodobieństwo tej decyzji nie wyklucza takiego wyboru formy administracyjno-prawnej, która zabezpieczałaby wszelkie warunki jak najkorzystniejszego rozwoju przedsiębiorstwa, ograniczając do minimum skutki jego włączenia w tryby maszyny biurokratycznej państwa.

Organizacja lotnictwa komunikacyjnego opiera się na sieci komunikacyjnej, personelu, sprzęcie i urządzeniach przyziemnych.

**Sieć komunikacyjna.** Z poprzednich rozważań wynikają dobitnie korzyści z eksploatacji długodystansowych linii komunikacyjnych, a więc transkontynentalnych i transatlantyckich. Ponieważ Polski na pewno nie będzie stać na samodzielnej eksploatację takich linii — zadaniem naszej polityki powinno być domaganie się udziału w międzynarodowym systemie komunikacji lotniczej wspólnie z innymi państwami, oraz dążenie „do ściągnięcia na własny teren możliwie największej ilości obcych linii docelowych i tranzytowych“ (788).

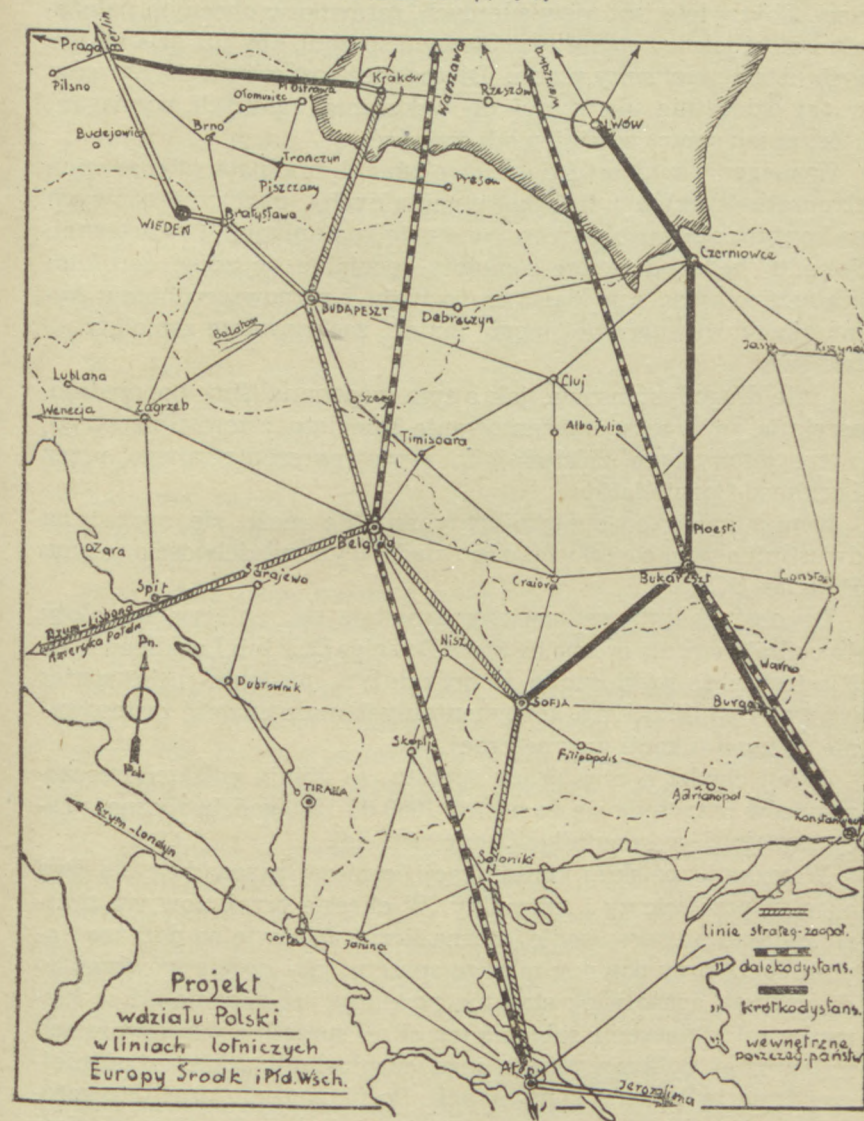
Okolicznością niezwykle sprzyjającą w tym dążeniu byłoby powstanie zamierzonej federacji państw Europy Środkowo-Wschodniej, zwłaszcza wobec centralnego położenia Polski w ich zespole.

Przewidywany udział Polski w liniach lotniczych Europy Środkowej i Południowo-Wschodniej obrazuje Tablica Nr. 14 (919).

**Personel.** Podstawowym źródłem zasobów ludzkich dla planu rozbudowy polskiego lotnictwa komunikacyjnego w obecnym stadium tej sprawy jest dawny jego personel, w 50% ewakuowany z kraju po kampanii wrześniowej do W. Brytanii, a w jego liczbie całość personelu latającego.

W chwili obecnej, kiedy wojna poszczerbiła ten stan posiadania, trudno ocenić z jakimi siłami wrócimy do kraju, oraz czy i w jakim stopniu będzie można wykorzystać dla celów przyszłej komunikacji powietrznej i tak skromne zasoby lotnictwa bojowego. Jedyne zatem możliwości bieżącego okresu sprrowadzają się do intensywnego przygotowania do przyszłych zadań personelu pozostałego poza walczącym lotnictwem. Wybitny udział naszego lotnictwa w walce narodów sprzymierzonych, pokaźny dorobek polskiego lotnictwa komunikacyjnego w

TABLICA N°14.



przeszłości — stworzyły dobre warunki dla zacieśnienia współpracy i wykorzystania doświadczeń takich potęg lotniczych jak W. Brytania i Stany Zjednoczone.

**Sprzęt.** Sprzęt komunikacyjno-transportowy musi odpowiadać,



tak pod względem ilości jak i jakości, przyjętej dla danego kraju sieci. Zbyt wiele jest niewiadomych, zarówno w obecnym położeniu Polski jak i w stanie rozwojowym sprzętu, aby już dziś można było ustalać elementy planu. Dlatego też rozważania fachowców w tej dziedzinie idą raczej do wskazania ogólnych wymagań, którym ten sprzęt powinien odpowiadać.

Wymagania sprzętowe dotyczą: obsługi linii długodystansowych (transatlantyckich i transkontynentalnych), międzynarodowych na kontynencie europejskim i wreszcie komunikacji wewnętrznej. Ponadto będą potrzebne samoloty specjalne do zdjęć aerofotogrametrycznych, a w dalszym rozwoju i rozpowszechnieniu komunikacji wewnętrznej mogą znaleźć zastosowanie samoloty — taksówki.

Linie długodystansowe, jak o tym wspominaliśmy poprzednio, oczekują na wyeksperymentowanie samolotu czterosilnikowego, o charakterystyce zbliżonej do typu reprezentowanego przez Lockheed-Constellation.

Komunikacja europejsko-kontynentalna może się oprzeć na dwusilnikowym samolocie, odpowiadającym właściwościom typu Douglas DC3.

Do obsługi linii wewnętrznych nadają się mniejsze samoloty dwusilnikowe, np. oparte na typie Douglas DC2 lub Lockheed L 14. Nie jest także wykluczone, że przy dużym nasileniu ruchu sprzęt używany na liniach np. kontynentalnych może znaleźć zastosowanie w komunikacji wewnętrznej.

Jeżeli chodzi o czas pracy sprzętu, to opinia polskich rzeczoznawców przychyła się do normy 1000 do 1500 godzin rocznej pracy samolotu w komunikacji europejskiej.

W rozwoju polskiej komunikacji lotniczej przewiduje się dwa okresy: przejściowy i normalny. W okresie przejściowym, przeznaczonym na organizację, można liczyć zaledwie na doraźną komunikację przy pomocy takiego sprzętu, jaki będzie wówczas do dyspozycji, aczkolwiek starania powinny już obecnie iść w kierunku zabezpieczenia sobie na ten okres sprzętu o właściwościach najbardziej pożądanym dla jego eksploatacji także w późniejszej fazie regularnej komunikacji. Po ukończeniu prac przygotowawczych nastąpi uruchomienie regularnych linii w ramach sieci światowej.

Wymagania, które narzuci dążenie do współpracy międzynarodowej w powietrzu, mogą się zmanifestować tak w wyborze sprzętu, jak i w polityce zaopatrywania w ten sprzęt. W świetle

tych wymagań, które mogą narzucić konieczność dostosowania własnego sprzętu do zadań eksploatacji międzynarodowej sieci — należy się liczyć raczej z zaniechaniem krajowej produkcji niektórych typów samolotów komunikacyjnych. To prawdopodobieństwo, zwłaszcza w odniesieniu do samolotów o dużym zasięgu, wynika zarówno ze spodziewanych trudności — spowodowanych brakiem odpowiednich zespołów konstruktorów, na których współpracy opiera się nowoczesna metoda konstrukcji lotniczych — jak też i z przyszłych ograniczonych możliwości produkcyjnych naszego przemysłu krajowego. Jako wniosek narzuca się zatem konieczność zaopatrywania polskiego lotnictwa komunikacyjnego w niektóre typy sprzętu obcego pochodzenia.

W kalkulacji ogólnych potrzeb sprzętowych dla regularnej komunikacji powietrznej dochodzi się do około 40 samolotów, przy założeniu: 1000 godzin rocznej pracy na każdy, od 300 do 360 km/godz. szybkości handlowej i 10 do 12 milionów kilometrów wylatanych rocznie. W podanej ilości potrzebnego sprzętu nie mieszczą się samoloty szkolne, taksówkowe i do zdjęć aerofotogrametrycznych.

Jako źródła zaopatrzenia w sprzęt są do przewidzenia: wytwórnie krajowego przemysłu, odszkodowania niemieckie, zachodnie mocarstwa sprzymierzone.

Jak zaznaczono wyżej — produkcja krajowa nie zdoła pokonać trudności w zakresie zaopatrzenia w sprzęt dla lotów długodystansowych. Budowa pozostałych typów, możliwa w zasadzie, będzie zależała od tempa odbudowy i poziomu rozbudowy polskiego przemysłu lotniczego.

Jeżeli chodzi o sprzęt z ewentualnych odszkodowań niemieckich, to specjaliści przestrzegają przed przywiązywaniem zbyt wielkich nadziei do tego źródła. „Zaopatrzenie się w przestarzały sprzęt niemiecki nawet na okres przejściowy jest niebezpieczne, gdyż może nas zepchnąć na szary koniec już w początkowym okresie powojennej międzynarodowej komunikacji lotniczej“ (788).

Najodpowiedniejszym źródłem zaopatrzenia mogą być świadczenia na rzecz narodów sprzymierzonych w tej wojnie, dokonywane na podstawie Lease and Lend Act'u, o ile polityka powojenna potęg lotniczych nie ograniczy ich w stosunku do mniejszych narodów. Gdyby uzyskiwanie sprzętu na kredyt na mocy tego aktu odpadło, a zasada równego udziału państw w eksploatacji sieci międzynarodowej została przyjęta — pozostaje zakup za



granicą takich samolotów, których produkowanie w kraju uzna się za niecelowe lub niewykonalne.

*Urządzenie przyziemi.* Na urządzenia przyziemi składają się: lotniska, wybiegi, porty lotnicze ze wszystkimi instalacjami gospodarczymi, administracyjnymi i technicznymi, które stanowią o bezpieczeństwie startu, przelotu i lądowania — tak w dzień jak i w nocy, nie mówiąc o wygodzie. Im bardziej będzie rozwinięta przyszła polska sieć komunikacji powietrznej, im więcej międzynarodowych linii zdołamy ściągnąć na własny obszar — tym większego znaczenia nabierze stopień zagospodarowania i poziom techniczny przyziemi.

Czynniki polskie muszą być przygotowane do postawienia zagadnień lotniczych w sposób właściwy i zgodnie z interesem Polski, nie możemy bowiem dopuścić, aby dorobek naszego „Lotu“ został zaprzepaszczone. Prawo do udziału w eksploatacji szlaków powietrznych świata wywalczyło nasze lotnictwo bojowe, a jego wkład w tej wojnie stanowi dostateczny kapitał zakładowy.

## 61. KOORDYNACJA TRANSPORTÓW

Transporty należą do tej kategorii usług (służb), których znaczenie występuje zarówno w życiu pokojowym jak i w czasie wojny.

W gospodarce pokojowej transporty są podstawowym środkiem wymiany dóbr, służącym do ożywienia obrotu gospodarczego; w warunkach wojny punkt ciężkości ich służby przenosi się na zapatrywanie kraju w materiały dla produkcji wojennej, frontu — w środki walki, a tylko niezbędna część służy nadal zaspakajaniu zredukowanych potrzeb ludności.

Ta wszechstronna i stała rola transportów nakłada na państwo obowiązek takiej organizacji i wyzyskania wszystkich rodzajów sieci komunikacyjnych, aby każda z nich przejęła na siebie te przewozy, do których nadaje się najlepiej przy danym ładunku. To współdziałanie wymaga rozwiązań zarówno od strony technicznej jak i gospodarczej.

Współdziałanie techniczne wszelkich środków transportowych polega na powiązaniu i rozbudowie sieci komunikacyjnych, np.: wybrzeża morskiego z siecią kolejową, kolei z siecią wodną śródlądową, dróg z siecią lotnisk itp.

Strona gospodarcza koordynacji obejmuje sprawy związane

z racjonalną eksploatacją poszczególnych środków transportowych, z punktu widzenia interesu społecznego zagrożonego dziką konkurencją lub brakiem kontroli, w wyniku czego zaciera się pogląd na istotną korzyść lub szkodę płynącą z rozwoju danego środka transportu.

Wypada na wstępie stwierdzić, że zagadnienie koordynacji występuje przede wszystkim w krajach wysoko uprzemysłowionych, bogato wyposażonych w środki i urządzenia przewozowe, a ponadto tam, gdzie transport jest domeną prywatnych przedsiębiorstw. Trzeba jednak przyznać, że o ile zagadnienie koordynacji transportów w czasie wojny jest stosunkowo łatwe do rozwiązania, ze względu na dominujące znaczenie czasu i bezpieczeństwa, to w warunkach życia pokojowego może występować szczególnie silnie przeciw niemu postulat opłacalności.

Skoro uprzytomnimy sobie, jak wielkich nakładów będzie wymagała rozbudowa poszczególnych komunikacji w Polsce — lekkomyślnością byłoby przejście do porządku nad wagą zagadnienia właściwego rozdziału ruchu przewozowego pomiędzy wszystkie środki komunikacji.

Nie chodzi jednakże o sam tylko podział tonażu, gdyż z pojęciem koordynacji wiąże się szereg zagadnień wchodzących w zakres ogólnej polityki gospodarczej (kierunek i zakres rozbudowy komunikacji), polityki handlowej (współzawodnictwo w eksploatacji środków przewozowych), polityki finansowej itd. Wprawdzie Polska stanie na nowo u progu tych zagadnień w dobie powojennej, której pewien okres będzie przeznaczony na odbudowę, to jednak raz nadany kierunek zaciąży nad dalszym rozwojem nie tylko komunikacji i transportów, lecz także całej gospodarki, zarówno w jej aspektach ekonomicznym, politycznym jak i bezpieczeństwu.

Problem ten dla Polski może traci na ostrości, ze względu na niedorozwój sieci transportowo-komunikacyjnych, nie mniej jednak wymaga takiego podejścia, aby jego rozwiązanie w ramach gospodarki kierowanej nie spowodowało niebezpiecznych przerostów, niepożądanych zaszębień i zmian opóźniających wykonanie.

Obserwacje powiązań na jednym tylko odcinku: transportów kolejowych i samochodowych — przez porównanie tego typu przewozów w Wielkiej Brytanii, Stanach Zjednoczonych i w Polsce wskazują na następujące zjawiska.

W okresie ostatniego 10-lecia (1928 — 1938) zaznacza się spadek



długości linii kolejowych w Wielkiej Brytanii, podczas gdy w Polsce przyrost wyniósł 1100 km. Obrót towarowy na kolejach brytyjskich stale maleje, natomiast zaznacza się poważny wzrost przewozów samochodowych, zwłaszcza o większym tonażu. Koleje brytyjskie należały przed pierwszą wojną światową do 120 niezależnych przedsiębiorstw. Pomimo ich zespolenia już w 1921 roku w cztery wielkie towarzystwa, pomimo szeregu ustaw zdążających w kierunku uregulowania podziału transportu między koleje i przedsiębiorstwa samochodowe — widmo bankructwa kolei nie zostało rozwiane, a jedynie odsunięte przez wybuch drugiej wojny światowej.

Ze względu na proces rozwojowy w transportach Stanów Zjednoczonych i zaszły tam zmiany, które będą charakterystyczne i dla Polski powojennej, warto przytoczyć dane o udziale poszczególnych środków przewozu w ogólnym systemie transportów amerykańskich. Poniższe zestawienie daje obraz przewozów osobowo-towarowych w St. Zjednoczonych w ostatnim 10-leciu przedwojennym (863).

|                                 | Przew. osób |          | Przew. towarów |          |
|---------------------------------|-------------|----------|----------------|----------|
|                                 | % os./km    | % ton/km | % os./km       | % ton/km |
|                                 | R.1926      | R.1937   | R.1926         | R.1937   |
| Koleje żelazne parowe . . . . . | 75.2        | 52.5     | 75.4           | 64.6     |
| Żegl. Wielkich Jezior . . . . . | —           | —        | 15.2           | 16.6     |
| Żegl. śródlądowa . . . . .      | 3.9         | 2.8      | 1.6            | 3.0      |
| Transport samochodowy . . . . . | 9.2         | 41.7     | 4.0            | 7.7      |
| Rurociągi . . . . .             | —           | —        | 3.6            | 8.0      |
| Koleje elektryczne . . . . .    | 11.7        | 2.0      | 0.2            | 0.1      |
| Transport lotniczy . . . . .    | —           | 1.0      | —              | —        |
|                                 | 100.0       | 100.0    | 100.0          | 100.0    |

Z przytoczonych liczb wynika, że punkt ciężkości przewozów przenosi się z kolei na inne środki transportowe, a zwłaszcza na samochody, co pociąga za sobą zwiększające się straty przedsiębiorstw kolejowych.

Przyczyny rozwoju innych środków transportowych, konkurujących skutecznie z kolejami, leżą w większej sprawności ich usług i w niższej cenie przewozu.

Wbrew teoretycznym założeniom, że np. przewozy samochodowe najlepiej kalkulują się na przestrzeniach poniżej 36 km, a więc

powinny eksploatować odcinki o najmniejszym natężeniu ruchu i przejąć od kolei cenniejszy ładunek — doświadczenia amerykańskie dają odmienne wyniki. Przedsiębiorstwa samochodowe wkraczają właśnie na linie najbardziej ożywione, a ich udział w tak masowych przewozach jak bawełny, cementu i węgla, stanowiących domenę kolei, wywołał nawet poważne zaburzenia na rynku wewnętrznym. Ekonomisci dopatrują się głównej przyczyny tego zjawiska w zasadniczej różnicy charakteru usług oddawanych przez poszczególne środki transportu. Tak np. gdy koleje są obciążone świadczeniami ogólnopaństwowymi, pomimo stale wysokich kosztów własnych, i obejmują swym zasięgiem cały kraj, bez względu na różnice w dochodowości poszczególnych obszarów eksploatacji — to samochody idą wyłącznie na szlaki zapewniające największe zyski. Ta przeto „konieczność rozróżnienia względnych kosztów przewozu, wyrażających się w kosztach ponoszonych przez przedsiębiorstwo eksploatujące dany środek transportu, od kosztów... poniesionych rzeczywiście przez gospodarstwo społeczne dla wyprodukowania danej usługi przewozowej... stanowi podstawę gospodarczą racjonalnej koordynacji transportów“ (863).

W Polsce czynnik konkurencji między koleją a samochodem był nieistotny, wobec słabej motoryzacji kraju. Już jednak plan rozbudowy powojennej kraju uwypuklił trudności zagadnienia przewozów. „W roku 1937 PKP przewiozły ogółem 73 miliony ton. Materiały budowlane ogółem ważyły 34 miliony ton i w tym koleje przewiozły 10 milj. ton, konie powyżej 23 milionów ton i samochody poniżej 1 miliona ton“ (847). Zakłada się, że przy wzroście inwestycji w okresie pięcioletnim wykonania planu waga materiałów budowlanych dojdzie do 120 milionów ton. Przyjmując (optymistycznie), że transport końmi zdoła przejąć ten sam tonaż przewozowy co przed wojną, a koleje nawet podwoją swe przedwojenne przewozy — na transport samochodowy wypadnie około 100 milionów ton w 5 roku inwestycji.

Miarą wielkości zadań transportów dla dalszej przyszłości będzie określenie ich przewidywanego wysiłku tuż po zakończeniu działań wojennych. W tym okresie obliczonym na półtora roku, z największym nasileniem w pierwszych 6 miesiącach, przewidywana dla transportów praca obejmie: 3.250 tys. ton artykułów żywności i odzieży dla zniszczonej wojną ludności, oraz surowców dla uruchomienia najpilniejszej produkcji, jak również około 10 milionów osób powracających z wygnania do swych siedzib (842).



Wykonanie tego zadania w zakresie przewozów materiałowych będzie wymagało:

- 1) dostaw z portów i stacji granicznych,
- 2) rozwiezienia do głównych ośrodków rozdzielczych (pierwszego rzędu) transportami kolejowymi,
- 3) rozprowadzenie do punktów rozdzielczych (drugiego rzędu) przy pomocy kolei i kolumn samochodowych,
- 4) dostaw bezpośrednich do miejsc konsumpcji, przez samochody ciężarowe.

Do tego dochodzą potrzeby transportowe ruchu osobowego, rolnictwa, przemysłu i handlu. Ogółem potrzeby te wyrażają się ilością 11.300 samochodów ciężarowych i 2 tys. autobusów, w pierwszym okresie 6-miesięcznym intensywnych przewozów.

Tak wycieżona praca, absorbująca różne środki transportowe i obejmująca cały kraj, musi być ujęta w system organizacyjny, zapewniający sprężystość wykonania i zdolność dostosowania do istniejących warunków. W tym celu przewidywane jest „utworzenie przy Ministerstwie Komunikacji Naczelnego Urzędu Transportowego (NUT), który byłby organem koordynującym zapotrzebowania z całego kraju, i któremu podlegałyby wszystkie rodzaje komunikacji i środki transportowe“ (842). Rozwiązanie to jednak należy uważać za czasowe, podyktowane szczególnymi warunkami okresu przejściowego po wojnie. Wybór zasadniczej koncepcji organizacji transportów będzie wynikiem przyjętej struktury gospodarczej kraju.

O ile opinia o potrzebie stworzenia centralnego organu dla spraw transportów jest ustalona, to jego charakter, organizacja wewnętrzna — są nadal przedmiotem różnic w poglądach. W przeciwieństwie do projektów tymczasowego rozwiązania dla okresu przejściowego spotykamy się z poglądem, że taki organ centralny powinien być zupełnie niezależny „od państwowych przedsiębiorstw transportowych“; miałby on dostarczać „elementy do decyzji instytucji powołanej do koordynowania transportu, niezależnie od rozwiązań ustrojowych, w szczególności w zakresie samorządu gospodarczego, w każdym razie pozostającej ponad i poza PKP“ (863).

## 62. TELEKOMUNIKACJA

Telekomunikacja obejmuje wszelkie środki łączności, których podstawą są: telefon, telegraf i radio.

Znaczenie tych środków łączności występuje we wszystkich działach gospodarki narodowej, w administracji, a zwłaszcza w obronie państwa, które z tych względów kładzie szczególny nacisk na rozbudowę telekomunikacji i podporządkowuje ją swej kontroli.

Rozbudowa sieci łączności idzie w trzech kierunkach: zaspokojenia potrzeb wewnętrznych, zewnętrznych i obrony kraju.

Miernikiem potrzeb wewnętrznych jest stan zagospodarowania kraju i stopa życiowa jego mieszkańców. W 1923 roku w Polsce było zainstalowanych 110 tys. aparatów telefonicznych, z których korzystało 99 tys. abonentów. W 1938 roku liczba telefonów wzrosła do 299 tys., a abonentów do 225 tys. Pomimo tego prawie trzykrotnego wzrostu w ruchu telefonicznym zajmowaliśmy jedno z ostatnich miejsc, gdyż na 1000 mieszkańców posiadaliśmy w 1937 roku zaledwie 7 aparatów telefonicznych, wobec 53 w Niemczech, 15 — w Czechosłowacji, 39 — na Łotwie; jedynie wytrzymywaliśmy „konkurencję“ pod tym względem z Rosją, w której wypadało tylko 5 aparatów.

Wymogi łączności ze światem narzucają państwu konieczność tak znacznej rozbudowy niektórych środków telekomunikacji, że nie mieści się ona w granicach usprawiedliwionych bezpośrednimi potrzebami, ani też korzyściami gospodarczymi. Mimo tej dysproporcji pomiędzy wkładem wyprzedzającym bieżące potrzeby życia gospodarczego, a często, zdawałoby się, nieuchwytnymi korzyściami — utrzymanie kontaktów międzynarodowych dla nowoczesnej wymiany idei i usług światowych stanowi warunek niezależności politycznej, bez względu na wielkość kraju. Ten właśnie wzgląd zaciera granice interesów wewnętrznych, zewnętrznych i wynikających z wymagań obrony w zakresie rozbudowy telekomunikacji, w praktyce zaś decyduje o prymacie interesów politycznych i wojskowych nad ekonomicznymi.

Pomimo niepoehlebnych dla nas porównań z innymi państwami, pomimo ogromnych trudności finansowych w okresie międzywojennego 20-lecia, Polska zdołała rozbudować sieć telekomunikacyjną, która całkowicie zaspakajała potrzeby zarówno łączności międzynarodowej, administracji wewnętrznej jak i życia gospodarczego. Stan sprzętu uwzględniał wymagania postępu teletechniki, a co najważniejsze — od 1934 roku „zagadnienia techniczne telekomunikacji były rozwiązywane w oparciu o własne siły i doświadczenia“ (851).



Plan rozbudowy gospodarczej po wojnie będzie musiał uwzględnić również i odcinek usług telekomunikacyjnych odpowiednio do wzrostu dobrobytu i rozwijających się potrzeb. Rozbudowa ta natrafi na te same trudności, które będą udziałem całego naszego gospodarstwa narodowego po wojnie, a wśród nich wysuną się na czoło braki sił fachowych i potrzeby rozbudowy krajowego przemysłu.

*Przemysł elektrotechniczny*, który stanowi podstawę rozwoju telekomunikacji, będzie wymagał rocznie: od 100 do 160 inżynierów, 200 — 325 techników, 2.000 — 3.250 wykwalifikowanych robotników, w zależności od okresu rozbudowy planowanej na 6 — 10 lat.

Przewidywana produkcja przemysłu elektrotechnicznego jest obliczana na 750 milionów złotych rocznie, w około 85 zakładach przeważnie średniej wielkości, które powinny zatrudnić od 50 tys. do 62.500 robotników, co w porównaniu ze stanem przedwojennym wymagałoby przyrostu około 40.000 robotników (w tym połowa wykwalifikowanych) dla wykonania całego programu (852).

## ROZDZIAŁ XII

### FINANSOWANIE WOJNY

Treść: 63. Koszty wojny.

64. Sposoby i środki finansowania wojny.

#### 63. KOSZTY WOJNY

Jedno z niemieckich źródeł podaje następujące zestawienie kosztów dawnych wojen (176):

| Rok     | Wojna         | Państwa | Wysokość kosztów |         |
|---------|---------------|---------|------------------|---------|
|         |               |         | w m. niem.       | w jedn. |
| 1756    | Siedmioletnia | Prusy   | 139 milionów     | 1       |
| 1870    | Prusko-franc. | Prusy   | 1,551            | „       |
|         |               | Francja | 1,529            | „ 15    |
| 1894/6  | Płd.-afryk.   | Anglia  | 4,307            | „       |
| 1905    | Rosyjsko-jap. | Rosja   | 4,930            | „ 50    |
|         |               | Japonia | 4,446            | „       |
| 1914/18 | Światowa      | Ogółem  | 800 miliardów    | 1000    |

Przedstawienie tych kosztów w jednostkach, przy rozpiętości od 1 do 1000 na przestrzeni 162 lat, nie daje właściwego obrazu

wydatków ogólnych na wojnę. Nie należy jednak zapominać, że o spotęgowanych możliwościach finansowania każdej z tych wojen decydował rozwój tych czynników, które składają się na potencjał gospodarczy, jak: przyrost ludności, rozszerzenie terytoriów, rozwój produkcji itd.

Aczkolwiek między tymi możliwościami a potencjałem gospodarczym istnieje niewątpliwa zależność dopiero w toku prowadzonej wojny, to jednak z wysokości wydatków na zbrojenia w okresie jej przygotowania, można wnioskować kto do niej dąży i za jaką cenę. Otóż okres poprzedzający drugą wojnę światową charakteryzuje się wzrostem wydatków na zbrojenia od 1934 roku (po dojściu Hitlera do władzy w Niemczech) do 1938 roku, jako dat krańcowych porównania, w następujących proporcjach (491):

|                          |         |
|--------------------------|---------|
| — dla Niemiec            | o 600 % |
| — „ Japonii              | „ 455 „ |
| — „ Rosji Sowieckiej     | „ 380 „ |
| — „ Wielkiej Brytanii    | „ 250 „ |
| — „ Czechosłowacji       | „ 130 „ |
| — „ Holandii             | „ 92 „  |
| — „ Polski               | „ 56 „  |
| — „ Włoch                | „ 56 „  |
| — „ Stanów Zjednoczonych | „ 41 „  |
| — „ Francji              | „ 41 „  |
| — „ Grecji               | „ 40 „  |

Gdybyśmy chcieli wyciągnąć wniosek z porównania wysiłku obu walczących obozów — suche liczby mówią, że państwa „osi“ osiągnęły szczytowy jego punkt w lecie 1942 roku, odkąd zaczyna się widoczny spadek ich możliwości, w przeciwstawieniu do ich dalszego narastania w obozie narodów sprzymierzonych. Proces ten uwydatnia poniższe zestawienie (491), w miliardach funtów:

|                           | Stan poniesionych wydatków wojennych na dzień: |              |              |
|---------------------------|--|--------------|--------------|
|                           | 31.3.1942                                      | 30.9.1942    | 31.3.1943    |
| Zjednoczone Narody:       | 31,3   | 30,9         | 31,3         |
| Wielka Brytania           | 10,5   | 12,7         | 15,0         |
| Reszta Imperium Bryt.     | 2,1  | 2,7          | 3,4          |
| Stany Zjednoczone         | 10,7   | 16,2         | 23,7         |
| Rosja Sowiecka            | 12,4   | 13,2         | 14,0         |
| Pozostałe kraje alianckie | 0,97   | 1,03         | 1,09         |
| <b>R a z e m:</b>         | <b>36,67</b>                                   | <b>45,83</b> | <b>57,19</b> |



| Państwa osi:      | Stan poniesionych wydatków wojennych na dzień: |             |             |
|-------------------|--|-------------|-------------|
|                   | 31.3.1942                                      | 30.9.1942   | 31.3.1943   |
| Niemcy            | 23,5   | 26,7        | 29,8        |
| Włochy            | 2,1  | 2,4         | 2,7         |
| Reszta Europy     | 1,1  | 1,3         | 1,5         |
| Japonia           | 5,5  | 6,3         | 7,3         |
| <b>R a z e m:</b> | <b>32,2</b>                                    | <b>36,7</b> | <b>41,3</b> |

Wykazany przyrost na przestrzeni od 31 marca 1942 roku do 31 marca 1943 roku wynosi dla narodów sprzymierzonych około 20,5 miliardów funtów, podczas gdy strona przeciwna zdołała powiększyć swój wysiłek finansowy o 9,1 miliarda funtów.

Rozumie się, że wysokość wkładów nie daje rzeczywistego obrazu ich wartości w postaci efektywnych środków walki, niemniej jednak zwiększająca się rozpiętość możliwości finansowych na niekorzyść przeciwników, stawała się groźną zapowiedzią ich gospodarczego wyczerpania, zwiastującego klęskę.

#### 64. SPOSOBY I ŚRODKI FINANSOWANIA WOJNY

W poglądach na stronę finansową wojny istnieje pewnego rodzaju nonszalancja, wyrażająca się w ogólnym ujęciu problemu w ten sposób, że pieniądź nie ma żadnego znaczenia dla prowadzenia wojny. Pomijając już wypowiedzi laików i prasowe, spotykamy i w publikacjach fachowych takie zdania, jak: „wojen nie wygrywa się pieniędzmi“, „finanse nie są... głównym filarem zwycięskiej wojny“ itp. Wystarczy jednak po tych zachęcających ogólnikach doczytać do końca taką dysertację, aby się przekonać, że zagadnienie nie jest ani takie proste, ani takie mało ważne, jak się na ogół wydaje, gdyż wbrew uproszczeniom nie sprowadza się jedynie do... wydajności maszyny drukarskiej.

Wojenna gospodarka finansowa jest w znacznym stopniu związana ze stanem przygotowania do wojny, jak również sposób jej prowadzenia wywiera niewątpliwy wpływ na okres powojenny życia zbiorowości i jednostki.

Finansowanie każdej wojny jest odbiciem systemu gospodarczego, panującego przed jej wybuchem. Poprzednia wojna światowa toczyła się w erze systemu kapitalistycznego. Ostatnią wojnę prowadziły państwa w oparciu zarówno o gospodarkę socjalistyczną, jak i liberalno-kapitalistyczną, przy czym linia frontu

nie rozgraniczała samych systemów, gdyż były one właściwe obu wrogim obozom.

Wartości tych systemów nie można oceniać według techniki finansowania wojny lub przygotowania do niej, lecz według skutków dla całości gospodarki narodowej, której celem zasadniczym jest dobrobyt obywateli.

Nie wdając się w ocenę wartości systemów gospodarczych dla uzyskania środków na przygotowanie i prowadzenie wojny, ograniczymy się do przypomnienia powszechnych zjawisk, mających wpływ na proces ich zdobywania.

W każdym kraju istnieje: 1) pewna ilość dóbr (towarów, usług itp.), które są nabywane i sprzedawane, oraz 2) odpowiednia ilość środków pieniężnych do ich nabywania. Jeżeli podaż jest mniejsza, niż zdolność nabywczą — występuje zjawisko inflacji wywołane poszukiwaniem dóbr, powodujące wzrost cen, wzrost płac itd.

W wypadku odwrotnym (nadmiar towarów i brak pieniędzy) — mamy do czynienia z deflacją, która pociąga za sobą niżkę cen towarów, trudności w zdobyciu środków pieniężnych, nieopłacalność produkcji, kurczenie się warsztatów pracy itd.

Pomijając ważną okoliczność, że zarówno inflacja, jak i deflacja mogą być celowo zastosowane przez rząd w określonych warunkach koniunktury gospodarczej, ograniczymy się tylko do stwierdzenia możliwości przedstawionych wyżej zakłóceń w zaspakajaniu potrzeb społecznych i ich wpływu na produkcję, w warunkach życia pokojowego.

A jak jest w czasie wojny?

Ponieważ znaczna część produkcji zostaje skierowana na zaspakajanie zwiększonych potrzeb wojennych — na rynku zaczyna się zmniejszać ilość towarów. Wzrost produkcji żywiącej przede wszystkim wojnę, zmusza państwo do mobilizowania coraz większych środków pieniężnych, które wracają na rynek w postaci zarobków. Zwiększenie siły nabywczej natrafia na pustoszejący rynek, wskutek czego rosną ceny towarów. Najpierw państwo próbuje wpłynąć pośrednio na podaż towarów i ich popyt, a następnie, chcąc uniknąć dysproporcji między potrzebami i środkami ich zaspokojenia, ucieka się do wyznaczania cen maksymalnych. Gdy ceny maksymalne powodują ucieczkę towarów i zachęcają do nielegalnej konsumpcji — państwo staje wobec konieczności: a) ograniczenia zdolności nabywczej tych, którzy mają więcej środków i b) udostępnienia możli-



wości zaspakajania potrzeb życiowych tym szerokim rzeszom, których zarobki nie podążają za wzrostem cen.

W pierwszym wypadku stosuje się podatki, odpowiadające zarobkom, w drugim — racjonowanie, którego celem jest z jednej strony zadośćuczynienie sprawiedliwości społecznej (równomierny podział środków), a z drugiej ograniczenie konsumpcji.

Widzimy zatem, że „podstawowym zadaniem wojennej polityki finansowej jest przeniesienie funduszy z działu konsumpcji społeczeństwa na dział wydatków wojennych. Wybór między różnymi metodami finansowymi nie zależy od tego, czy nałoży się większy, czy też mniejszy ciężar wyrzeczeń konsumpcyjnych na ludność. Wysokość poświęceń jest ustalona nie przez finanse, a przez techniczne czynniki, jak: ilość zmobilizowanych do wojska i do fabryk, ilość sprzętu niezbędnego... Jedyny wolny wybór... dotyczy metod rozłożenia całości poświęceń pomiędzy poszczególne grupy ludności“ (119).

Państwa stosują różne metody finansowania wydatków wojennych: podatki, pożyczki, przymusową oszczędność i inflację. Z praktyki niemieckiej znamy jeszcze jeden sposób — kontrybucja wojenna.

#### A. Podatki wojenne

Wiemy nie od dziś, że w czasie wojny rosną podatki. Jeżeli w czasie pokoju niektóre państwa mają trudności w polityce fiskalnej, to podczas wojny trudności te mnożą się niepomierne.

Przed wszystkim wskutek mobilizacji obniża się zdolność podatkowa znacznej części ludności. Jeżeli jakieś państwo mobilizuje np. 20% ludności nie znaczy to, że pozostałe 80% reprezentuje 80% siły podatkowej kraju, ponieważ właśnie te 20% zmobilizowanych stanowi część najbardziej czynną w gospodarce narodowej, a więc płacącą podatki.

Ponadto zmniejsza się ilość podatników z szeregu innych przyczyn. Wiele zakładów zawiesza lub ogranicza swoją aktywność wobec braku sił roboczych, surowców i rekwizycji narzędzi. Zajęcie części kraju przez nieprzyjaciela, dokonywane przez niego zniszczenia — mają wpływ na zmniejszenie ilości płacących podatki, lub ograniczają ich możliwości płatnicze trwale czy czasowo. Dotknięci tym nie tylko przestają płacić podatki, lecz żądają moratorium.

Zmniejsza się także dochód z ceł, ze względu na ułatwienia im-

portu. Wzrost podatku od konsumpcji w znacznej mierze neutralizuje zwiększenie wydatków państwa na zaopatrzenie ludności. Słowem — podatki stanowią zaledwie część pokrycia kosztów wojny. Np. we Francji w 1913 r. wpływ z podatków osiągnął 36 miliardów fr., tymczasem wydatki wojenne rosły od 23 miliardów w 1915 r. do 33 w 1916 r., a w 1917 przekroczyły dochód z podatków przedwojennych, zmuszając państwo do całkowitej konfiskaty dochodu społecznego (176).

Problem podatków w czasie wojny wymaga określenia ich granicy górnej i ustalenia, kto ma być nimi obciążony. Ponieważ państwu zawsze będzie zależało na tym, aby wygrać wojnę kosztem jak najmniejszych ofiar i zaburzeń społeczno-gospodarczych — przeto górną granicę podatków będzie stanowiła w zasadzie wysokość dochodu społecznego; im wyższy jest ten dochód, tym większe możliwości czerpania z niego przez opodatkowanie. Weźmy dla przykładu Wielką Brytanię. W 1918 r. dochód społeczny Wielkiej Brytanii wynosił w przybliżeniu £ 5,5 miliardów rocznie, z czego wydatki pochłaniały ponad połowę (£ 2,7 miliardów). Przed obecną wojną dochód społeczny był obliczany na £ 6 miliardów, z których państwo zabierało £ 4,8 miliardów. Przyjmując wzrost dochodu społecznego w ciągu wojny wskutek wzmoczonej pracy do £ 7 miliardów, z których znowu państwo weźmie na pokrycie wydatków wojennych i innych kosztów około £ 4 miliardy, więc dla ludności pozostanie już nie £ 4,8 miliardy, jak przed wojną, lecz tylko £ 3 miliardy, czyli o £ 1,8 miliarda mniej.

Temu ogólnemu rachunkowi odpowiadały np. rzeczywiście przewidziane, zawarte w preliminarzu budżetowym Wielkiej Brytanii na rok 1941/42.

Z sumy wydatków preliminowanych na £ 4.207 milionów — ich pokrycie dochodami było przewidywane w wysokości £ 1.786 milionów. Udział podatków w tych dochodach i ich wzrost w porównaniu z poprzednim rokiem budżetowym ilustruje poniższe zestawienie (867).

|                                      | 1940/41       | 1941/42       |
|--------------------------------------|---------------|---------------|
| Podatki bezp. i opł. stempl. . . . . | £ 792 miln.   | £ 1.143 miln. |
| Podatki pośrednie . . . . .          | £ 224 miln.   | £ 266 miln.   |
| Cła . . . . .                        | £ 305 miln.   | £ 311 miln.   |
| Inne dochody . . . . .               | £ 88 miln.    | £ 66 miln.    |
|                                      | <hr/>         | <hr/>         |
|                                      | £ 1.409 miln. | £ 1.786 miln. |



Z oceny tych źródeł dochodowych „widać, że cały prawie wzrost dochodów przypada na podatki bezpośrednie. Wśród nich dominująca rola przypada podatkowi dochodowemu... Podatek ten jest silnie progresywny... Na drugim miejscu stoi podatek od nadmiernych zysków...”. „Spośród podatków pośrednich wydatnie wzrósł wpływ z... podatku obrotowego od niektórych towarów, który poza względami fiskalnymi miał... również na celu zmniejszenie konsumpcji i zwolnienie przez to większych sum na kredytowe finansowanie wojny“.

Tu znajdujemy więc odpowiedź na pytanie, kto i w jakiej mierze ma być obciążony podatkami. Opodatkowuje się wszystkich w zależności od ich dochodów, przy równoczesnym zastosowaniu słusznej zasady, że kto więcej zarabia — musi płacić większe podatki (zasada progresji) a zwłaszcza ten, którego zarobki są wywołane szczególnie korzystną koniunkturą produkcji wojennej (nadmierne zyski); wreszcie konieczność ograniczenia spożycia zmusza do opodatkowania pośrednio samych spożywców. Ponieważ wszystkie dochody, łącznie z podatkami pokrywają mniej, niż połowę ogólnych wydatków (np. w Wielkiej Brytanii w budżecie na rok 1941/42 przewidziane jest pokrycie w 42,5%) — przeto państwo musi się uciec także i do innych źródeł i sposobów. Jednym z nich są pożyczki.

### B. Pożyczki

Są dwie drogi dla uzyskania pożyczek: dobrowolna i przymusowa. Pozyskanie dobrowolnych subskrybentów jest bardziej uproszczone, gdyż nie obciąża w tym stopniu aparatu fiskalnego państwa, co ściąganie pożyczek przymusowych. Metoda przymusu polega, jak np. w Niemczech, na: zajęciu dochodu od nieruchomości, dywidend ponad 6%, depozytów w instytucjach kredytowych itp.

Rozróżnia się pożyczki „inflacyjne“ i czyste. Pierwsze pochodzą z czyjegoś zwiększonego dochodu; pieniądze które „gdyby nie zostały pożyczone państwu — byłyby obrócone na dokonanie wydatków konsumcyjnych“ — stanowią pożyczki czyste (119).

Oceniając rolę pożyczek w porównaniu z podatkami, twierdzi się: „Ekonomiczny efekt pożyczki jest identycznie taki sam, jak podatków. Pieniądze idą z kieszeni obywateli do kas rządowych. Psychologiczny efekt jest zupełnie odmienny. Pożyczki są nieo-

mal zawsze dobrowolne, a jeżeli nawet są przymusowe, obywatel nie odczuwa ich tak przykro, ponieważ w zamian za wyrzeczenie się części swych dochodów otrzymuje papiery wartościowe i dwa razy do roku wypłatę procentów. Dzięki temu psychologicznie, a więc i politycznie — łatwiej jest ściągnąć pieniądze w drodze pożyczek, niż w drodze podatków“ (119). Na niekorzyść pożyczek przemawia fakt zwiększenia długu publicznego, który znowu będzie musiał być spłacony przez ogół.

Bez względu na minusy i plusy tej czy innej formy obciążenia — potrzeby wojenne państwa zmuszają do wykorzystywania obu źródeł. Dług publiczny w poprzedniej wojnie światowej wzrósł w porównaniu do 1913 r.: we Francji o 392%, w Wielkiej Brytanii o 948%, a w Niemczech o 2.481%.

### C. Przymus oszczędzania

Pośrednią formą czerpania funduszy na pokrycie wydatków wojennych jest stosowanie przymusu oszczędzania. Ponieważ po ściągnięciu podatków i pożyczek pozostaje jeszcze do pokrycia niedobór spowodowany przez koszty wojny, więc zachodzi konieczność dalszego ograniczenia konsumpcji. Da się to osiągnąć albo przez zwiększenie oszczędności, albo przez obniżenie kosztów utrzymania. Jeżeli obywatel nie chce dobrowolnie oszczędzać — zmusza się go do tego bądź przez racjonowanie, bądź przez ograniczenie ilości towarów na rynku. Nie mogąc wydawać na cele spożycia — ludność lokuje swe dochody w kasach oszczędności, w pożyczkach, dostarczając państwu w ten sposób dalszych środków pieniężnych na pokrycie wydatków.

Współzawodnictwo ludności w nabywaniu dóbr konsumcyjnych, których ilość w czasie wojny jest ograniczona a cena ma tendencje zwyżkowe, prowadzi do obniżenia siły nabywczej pieniądza, zmuszając rząd do inflacji. Przekonują nas o tym liczby zacytowane już poprzednio, kiedy chcieliśmy unaocznic, jak głęboko musi sięgać akcja rządu w kierunku ograniczenia spożycia. Przemiany takie mogliśmy zaobserwować w W. Brytanii w okresie lat 1938—1942. Przy dochodzie społecznym W. Brytanii oznaczonym przez 100 w 1938 roku spożycie wynosiło 77, wydatki państwowe 19, a oszczędności 4. Na przełomie lat 1941/42 dochód wzrósł do 112,5, wydatki państwowe do 74, natomiast spożycie spadło do 63, a dawne oszczędności pokryły 24,5 wydatków.

Według ekonomistów dalsze zaciskanie pasa było konieczne,



a z rozważań nad normami zaopatrzenia wiemy, że było też możliwe bez naruszenia „Standard of Health“.

#### D. Inflacja

Niektórzy widzą w inflacji „metodę zmniejszania konsumpcji przez ludność, drogą podwyższenia cen nabywanych przez nią artykułów“, a zatem jeden ze środków finansowania wojny.

Najprostszym sposobem inflacji jest drukowanie papierowych pieniędzy na pokrycie wydatków wojennych. Ponieważ jednak w czasie wojny podaż i tak jest ograniczona, więc z chwilą wytworzenia się nieuniknionej dysproporcji między ilością będących w obiegu pieniędzy i artykułów do nabycia — ceny ich muszą się podnieść. Rząd wprawdzie osiągnie w ten sposób cel, bo uzyska zmniejszenie konsumpcji ogółu ludności, ale ogół (z nielicznymi wyjątkami) nie będzie w stanie wygrać wyścigu ze wzrostem cen.

Według tego poglądu wzrost drożyzny ma następujące złe strony:

- 1) „jednakowo dotyka bogatych i biednych, a więc jest niesłuszny z punktu widzenia społecznego,
- 2) dotyka specjalnie ludzi o ustalonych dochodach, a nie dotyka sprzedawców, których zarobek wzrasta stosunkowo do wzrostu cen, a niejednokrotnie nawet bardziej,
- 3) rodzi paskarstwo, tzn. ukrywanie artykułów i sprzedawanie ich dopiero wówczas, gdy ceny jeszcze bardziej wzrosną,
- 4) powoduje zaburzenia socjalne“.

Te ujemne cechy najzupełniej wystarczają, aby potępić inflację (119).

Mimo tych i innych zastrzeżeń ekonomiści są na ogół zgodni w opinii, że żaden organizm gospodarczy nie potrafi wydusić z najbogatszego nawet społeczeństwa tyle pieniędzy, aby móc finansować wojnę bez uciekania się do inflacji; chodzi tylko o to, aby przy jej stosowaniu ograniczyć niewątpliwie ujemne skutki zarówno w czasie wojny, jak i, jeszcze gorsze, w gospodarce powojennej.

Tą receptą ma być inflacja świadomie kierowana, oparta na ścisłej kontroli wymiany i na koncepcji wewnętrznego pieniądza. Kontrola wymiany, jak wiemy z poprzednich uwag, ma na celu doprowadzenie do rozdziału dwóch funkcji pieniądza: jed-

nej, jako elementu polityki handlu zagranicznego, od drugiej — jego roli wewnętrznej, związanej z kredytem.

Jak przy poszukiwaniu środków na finansowanie wojny przyszedliśmy do przekonania, że nie wystarcza wybór jednego sposobu (podatki lub pożyczki), tak i przy zastosowaniu inflacji kierowanej musi się uwzględnić szereg posunięć, warunkujących jej skuteczność.

Warunkiem stworzenia wewnętrznego pieniądza jest jego izolacja, przez uniemożliwienie wolnej wymiany z granicą. Środki, którymi państwo dysponuje w tym celu — są rozmaite.

Przez zamknięcie granic państwo zatrzymuje na swoim obszarze pewien cudzy majątek (walory złote, pieniądze, dobra, towary itd.).

Wstrzymanie ruchu kapitałów i towarów dostarcza państwu pewnych środków. Kompensacja urzędowa długów i wierzytelności zapewnia pieniądzu stałą wartość w stosunku do dewiz zagranicznych; oznacza to, że środki płatnicze w stosunku do zagranicy zostają ograniczone i mogą być użyte tylko za zezwoleniem władz.

Zgromadzenie środków na użytek zewnętrzny stwarza sytuację, w której zatracą się wszelkie porównanie między siłą wewnętrzną kupna krajowego pieniądza, a jego siłą zewnętrzną. Uniezależniwszy w ten sposób pieniądz wewnętrzny, państwo może mnożyć wewnętrzne środki płatnicze, jak: bony rekwizycyjne, bilety skarbowe, weksle, kredyt otwarty itp.

Uniemożliwienie porównania przez odcięcie wymiany z granicą pozwala na zachowanie wartości pieniądza krajowego, bez wielkiego ryzyka jego deprecjacji w obrocie wewnętrznym, czyli inaczej: rząd może stosować inflację w znaczeniu mnożenia środków płatniczych. Ale w tym procesie występuje jeden zasadniczy warunek: zahamowanie równoczesnego wzrostu ilości towarów zamiennych. Warunek ten spełnia kontrola cen, która ma na celu usunięcie miernika wartości puszczanego w obieg pieniądza. Chodzi w danym wypadku o parowanie drugiego niebezpieczeństwa — zwyczajki cen.

W ten sposób dochodzimy do znanych już z poprzednich rozważań sposobów walki o środki finansowania wojny.

Skuteczność tych środków znajduje tylko częściowe oświetlenie w doświadczeniach praktyki wojennej. W warunkach pokojowych zastosowała je III Rzesza, w celu zbrojeń i w ramach całkowitej autarkii.



Podczas poprzedniej wojny światowej środki pieniężne zdobywano dwojako: a) przez emisję biletów bankowych (we Francji), b) przez otwarcie kredytów bankowych. Obieg pieniężny we Francji charakteryzują następujące liczby: z 6 miliardów fr w 1913 r. podnosi się on do 10 miliardów w końcu 1914 r. aby w 1919 r. osiągnąć sumę 37 miliardów fr. Ta inflacja pociągała za sobą wyżkę cen, te — dalszą inflację.

Inną formę inflacji zastosowano we Francji w latach pierwszej wojny światowej, przez wprowadzenie bonów na zapłatę rekwizycji, które były swego rodzaju pieniądzem wewnętrznym. Wg Piatier (176) — różnica między emitowanymi biletami bankowymi dla potrzeb handlu, a środkami płatniczymi wypuszczanymi dowolnie przez państwo, jest następująca: bilety bankowe przedstawiają wartości realne (transakcje zawarte, towary na rynku), ich suma podnosi się lub zmniejsza w zależności od ilości transakcji i reguluje się jakby automatycznie w stosunku do bogactwa narodowego; natomiast środki płatnicze, kreowane przez państwo w czasie wojny, służą jedynie po to, aby państwo mogło opłacić produkty i usługi konieczne w toku wojny; są one dodatkiem do biletów bankowych, które wystarczały dla potrzeb transakcji, ale nie wystarczają już dla ciągle rosnących potrzeb wojennych.

Emisja tych dodatkowych środków płatności, stwarzając ich nadmiar, powoduje zmniejszenie siły kupna.

Dlatego inflacja w poprzedniej wojnie wywołała wyżkę cen, czyli deprecjację wewnętrzną pieniądza, a po wojnie — także i dewaluację zewnętrzną.

W państwach przemysłowych obieg pieniądza odpowiada  $\frac{1}{10}$  dochodu społecznego. W gospodarce narodowej, dobrze prosperującej, wydatki konsumpcyjne ludności wynoszą  $\frac{1}{3}$  ogólnych wydatków. Podobne relacje stałe istnieją między zarobkami i bogactwem, między rynkiem wewnętrznym i zagranicznym itd. i charakteryzują strukturę gospodarki narodowej.

Nawet ci, którzy oceniają pozytywnie dewaluację, jako skuteczny środek w walce z kryzysem w okresie pokojowym, przestrzegają przed nią podkreślając, że rząd, który chwytą się tego środka i chce zmienić mechanizm finansowania życia gospodarczego, musi się liczyć ze wszystkimi ciężkimi następstwami tej niezmiernie delikatnej operacji, musi przewidzieć ich natężenie i środki do zapobieżenia ich zwykłej tendencji rozszerzania się na całą gospodarkę.

### E. Kontrybucje

Kontrybucje stanowią także jeden ze sposobów finansowania wojny — w myśl zasady, że zwyciężony płaci za przegraną.

W opinii ogółu traktuje się kontrybucje jako kary nakładane przez okupanta na poszczególne części kraju lub grupy ludności, za wrogię ich wystąpienia przeciw najeźdźcy. Niemcy jednak przekształcili to sporadyczne źródło dochodów w stały system obciążenia zwyciężonego kosztami wojny, jeszcze przed jej zakończeniem. System ten polega m. in. na inflacyjnym zwiększeniu obiegu pieniężnego podbitego kraju, przy równoczesnym zmniejszeniu ilości marek, które muszą być wykupywane przez krajowe banki biletowe po narzuconym przez okupanta kursie, jak to miało miejsce np. we Francji. W Holandii przedwojenne długi niemieckie zostały skonwertowane, co w praktyce równa się niemal zupełnemu ich skasowaniu.

Oczywistym celem takiej polityki finansowej Niemiec była pauperyzacja podbitych narodów, obciążonych kosztami utrzymania okupacji. Koszta te w Holandii, Norwegii, Belgii i Francji w końcu marca 1941 roku wynosiły przeciętnie ponad £ 12 rocznie na głowę mieszkańca, podczas gdy wysokość reparacji nałożonych na Niemcy po 1918 roku sięgała początkowo £ 3,10, — a po przyjęciu planu Daves'a — £ 2, 10, — rocznie na jednego obywatela Rzeszy.

\* Nic więc dziwnego, że „saldo administracji terenów okupowanych“, pod którym to tytułem mieszczą się efekty rabunkowej gospodarki — w budżecie niemieckim stanowi poważną pozycję dochodów — 13 miliardów rmk, czyli 10 — 15% całego budżetu w 1942 roku (763).

## ROZDZIAŁ XIII

### STRATEGIA GOSPODARCZA I WOJNA EKONOMICZNA

Treść: 65. Strategia gospodarcza.  
66. Wojna ekonomiczna.

#### 65. STRATEGIA GOSPODARCZA

Wszystkie przejawy życia zbiorowości pozostają w stałej i niezmiennej od siebie zależności. Stopa życiowa ludności zależy od charakteru i kierunku wytwórczości, spożycie — od opłacalności (dochodowości) produkcji wszelakich dóbr, od ich rozpro-



wadzenia na obszarze kraju, na co z kolei ma wpływ stan komunikacji i transportów itd. Natomiast o stopniu tej zależności decyduje napiętość między potrzebami (tak materialnymi, jak i duchowymi), a zdolnością ich zaspokojenia: im większa jest ta napiętość — tym silniej występują zakłócenia w poszczególnych dziedzinach życia społecznego od wewnątrz, co w stosunkach międzynarodowych wyraża się bądź niskim udziałem w tworzeniu i wymianie ogólnoludzkich dóbr, bądź w małej odporności na zagrożenie zewnętrzne.

Stąd dążenie do szarmonizowania przejawów życia zbiorowości w ramach organizmu państwowego, przy świadomości daleko idących powiązań z nurtem życia międzynarodowego. Dążenie to obejmuje zatem sferę idei kształtujących ducha narodowego i stanowiących wkład w dorobku duchowym ludzkości, oraz dziedzinę materialnego rozwoju, jako warunku niezależności państwowej i podstawę do jej obrony. Wyniki tej świadomej, celowo zorganizowanej pracy kierowanej przewidującą, dalekosiężną myślą i wolą, składają się na potencjał moralny, polityczny, gospodarczy i wojskowy państwa, których wyrazem w chwili jego zagrożenia jest potencjał wojenny.

Jeżeli sztukę kierowania nowoczesnym mechanizmem państwowym moglibyśmy nazwać strategią ogólną, to zespół zasad rządzących gospodarką narodową stanowi przedmiot strategii gospodarczej.

Gospodarka kierowana wymaga znajomości sił i środków oraz procesów ich narastania, przewidywania ich skutków na dalszą metę, planu użycia sił i środków dla zaradzenia i wykorzystania spodziewanych skutków, wreszcie zespolenia wykonywanych zamierzeń dla osiągnięcia zakreślonych planem celów.

Wiemy, że celem gospodarki narodowej jest dobrobyt obywateli i zapewnienie środków dla utrzymania ładu wewnętrznego, oraz zewnętrznego bezpieczeństwa państwa. Stąd — zadaniem gospodarki jest zaspokojenie potrzeb ludności i gromadzenie środków, na pokrycie potrzeb państwa w okresach zagrożenia dobrobytu lub bezpieczeństwa.

Poznaliśmy procesy wytwarzania dóbr dla pokrycia potrzeb indywidualnych i zbiorowych, procesy rozprowadzania i spożycia wytwórczości, ich współzależność w normalnych warunkach pokojowych i w dobie przesilen gospodarczych oraz wojny. Wszystkie te procesy dotyczą całej ludności, bez względu na stopień jej udziału w tychże.

Majątek narodowy jest wykładnikiem intensywności udziału poszczególnych grup społecznych w jego pomnażaniu.

Nadwyżki wytwórczości nad spożyciem mogą równie dobrze świadczyć o potęgującym się dobrobycie, jak i o złej wymianie, tak w granicach gospodarki wewnętrznej jak i światowej. Odwrotnie — niedobór wytwarzanych dóbr może pochodzić z niewłaściwego kierunku wytwórczości oraz spożycia, jak i ze złej wymiany. Byliśmy świadkami niszczenia nadwyżek produktów rolnych (kawa brazylijska) w jednych krajach przy równoczesnym ich braku w innych. Wywóz polskich produktów rolnych (cukier, zboże) i surowców (węgiel) bynajmniej nie świadczył o zaspokojeniu potrzeb wewnętrznych, będących daleko od norm racjonalnego spożycia.

Stwierdziliśmy ponadto, że te dysproporcje między produkcją i konsumcją występują ze szczególną siłą w okresach przesilen gospodarczych, ponieważ stanowią jedną z ich przyczyn, jak również w czasie wojny, kiedy zmienia się charakter i zakres wytwórczości, oraz zachodzi konieczność ograniczenia normalnego spożycia. Świadomość tych zjawisk i przemian stwarza nakaz nadawania im takiego kierunku, aby wartość wkładu pracy i środków odpowiadała wartości produkcji, aby zachować równowagę między produkcją i konsumcją, gdy jej zakłócenie grozi powikłaniami w gospodarce narodowej lub światowej, aby utrzymać produkcję, konsumpcję i wymianę na takim poziomie, który pozwalałby w dobie natężenia potrzeb na łatwe ich pokrycie, lub nieszkodliwe dla interesów narodu i państwa nawet długotrwałe ich ograniczenia.

Podstawowe elementy produkcji stanowią rolnictwo i przemysł. Środkami produkcji są surowce i energia. Proces rozprowadzenia surowców i artykułów wytwórczości dla celów produkcji i konsumpcji wymaga aparatu rozdzielczego i wymiany, objętego mianem usług (handel, transport, komunikacje, finanse).

Czynnikiem dominującym w procesach wytwórczości, konsumpcji i usług jest człowiek; jego praca wymierzana dochodem społecznym, staje się przyczynkiem wzrostu majątku narodowego.

Najwspanialszym osiągnięciem w rozwoju duchowym ludzkości jest to, że człowiek przestał być przedmiotem, a stał się podmiotem w rozbudowie wyższych form zorganizowanej zbiorowości. „Materiał ludzki“, liczony w inwentarzu środków produkcji na równi z narzędziami pracy i poszukiwany na rynkach świata wraz z surowcami — został podniesiony do godności celu samego



w sobie, któremu mają służyć wszystkie zasoby i środki, dane człowiekowi przez naturę i wytworzone przez jego geniusz.

I w tym wywyższeniu człowieka leży najistotniejsza różnica między ideą demokracji, zdążającej do pogodzenia wolności i szczęścia jednostki z wymogami jej życia w społeczności, a praktyką ustrojów autorytatywnych, które przez sztucznie wywoływaną walkę klas i nienawiść rasową prowadzą rozwój indywidualności do równania w dół, a współżyciu międzynarodowemu przeciwstawiają panowanie siły, dla ujarznienia wolności.

Dlatego też demokracja, ceniąc skarb wolności indywidualnej, w dążeniu do ugruntowania dobra jednostki sama zakłada tamy, hamuje jej przerosty i żłobi koryta, w których zlewają się idee i interesy obywateli z nurtem życia państwa jako całości. To świadome, dobrowolne samoograniczenie w imię najwyższego dobra, stanowi największą siłę demokracji w walce z siłami totalnego państwa - absolutu.

Dominanta elementu ludzkiego sprawia, że punktem wyjścia i nieodzownym warunkiem rozwoju nowoczesnego państwa jest zrównoważenie jego struktury społeczno-gospodarczej. Polega ono, jak wiemy, na takim rozdziale ludności między zasadnicze działy gospodarki narodowej (przemysł, rolnictwo i usługi), aby zapewnić najkorzystniejszą w danych warunkach geopolitycznych wydajność produkcji, dla podniesienia stopy życiowej obywateli oraz zabezpieczenia niezależności gospodarczej i politycznej kraju.

Stwierdziłszy, że ustrój społeczno-gospodarczy Polski nastrocza szczególne trudności dla osiągnięcia powyższych celów. O ile bowiem wydajność produkcji przemysłowej zależy głównie od racjonalizacji pracy, to w polskiej rzeczywistości powojennej staniemy wobec zniszczenia warsztatów i narzędzi, co zmusi w okresie przejściowym do podjęcia wielkich robót publicznych o charakterze pracochłonnym przy użyciu prymitywnych narzędzi, celem zatrudnienia nadwyżek sił roboczych.

Drugim zadaniem będzie odbudowa i rozwinięcie przemysłu pomocniczego i rzemiosła, którego sieć, celowo powiązana z głównymi gałęziami produkcji, przyczyni się do równomiernego uprzemysłowienia Polski i do wzmocnienia procesu narastania sił wykwalifikowanych. Dopiero w warunkach zrównoważonej struktury społeczno-gospodarczej można przystąpić do właściwej organizacji produkcji przemysłowej, jako czynnika dobrobytu ludności

i niezależności polityczno-gospodarczej państwa, tak w czasie pokoju jak i wojny.

Zadaniem strategii gospodarczej w zakresie przygotowania przemysłu na wypadek wojny jest „ustalić z góry hierarchię ważności nie tylko gałęzi produkcji, ale w każdej gałęzi także i produktów potrzebnych, oraz rzędy wielkości produkcji każdego z nich“ (858).

Z charakteru nowoczesnej wojny wynika: zaskoczenie w czasie, masowe zastosowanie technicznych środków walki, długotrwałość wysiłku wojennego.

Zaskoczenie nie daje już dawnego marginesu czasu na przestawienie pokojowej produkcji przemysłowej na wojenną.

Masowe zastosowanie różnorodnego sprzętu technicznego, którego praca musi być obliczona na długotrwały wysiłek, stawia przemysł od początku działań wojennych wobec szeregu trudności, których pokonanie wymaga wieloletnich przygotowań pokojowych, jeżeli zaskoczenie nie ma decydująco zaciążyć na wojennej wydajności produkcji. Przygotowania te obejmują: narzędzia produkcji, surowce i wykwalifikowane siły robocze, wraz z kadrą kierowniczą. Każdy niemal nowy środek walki wymaga specjalnych narzędzi, a każdy nowy typ sprzętu już dawniej produkowanego — właściwych dla niego sprawdzianów. Ich przygotowanie, zwłaszcza dla produkcji broni zaskoczenia, jest nieodzownym warunkiem powodzenia działań wojennych.

Już z poprzednich rozważań uświadomiliśmy sobie znaczenie surowców dla produkcji. O ile w gospodarce pokojowej jest to zagadnienie eksploatacji zasobów krajowych lub finansowania importu — to w czasie wojny a nawet w okresach przesilenia gospodarczych stanowi problem na miarę strategiczną.

Wiemy, że żadne z państw nie jest absolutnie samowystarczalne w zakresie zaopatrzenia surowcowego. Ale istota zagadnienia sprowadza się nie tyle do samowystarczalności, ile do możliwości uzupełnienia braków w danych warunkach strategicznych w czasie wojny.

Z punktu widzenia potrzeb gospodarki wojennej rozróżnia się trzy kategorie surowców: strategiczne, krytyczne i zasadnicze (858).

Do surowców strategicznych zalicza się niezbędne dla obrony kraju, a „których źródła wydobycia znajdują się poza jego zasięgiem terytorialnym“.

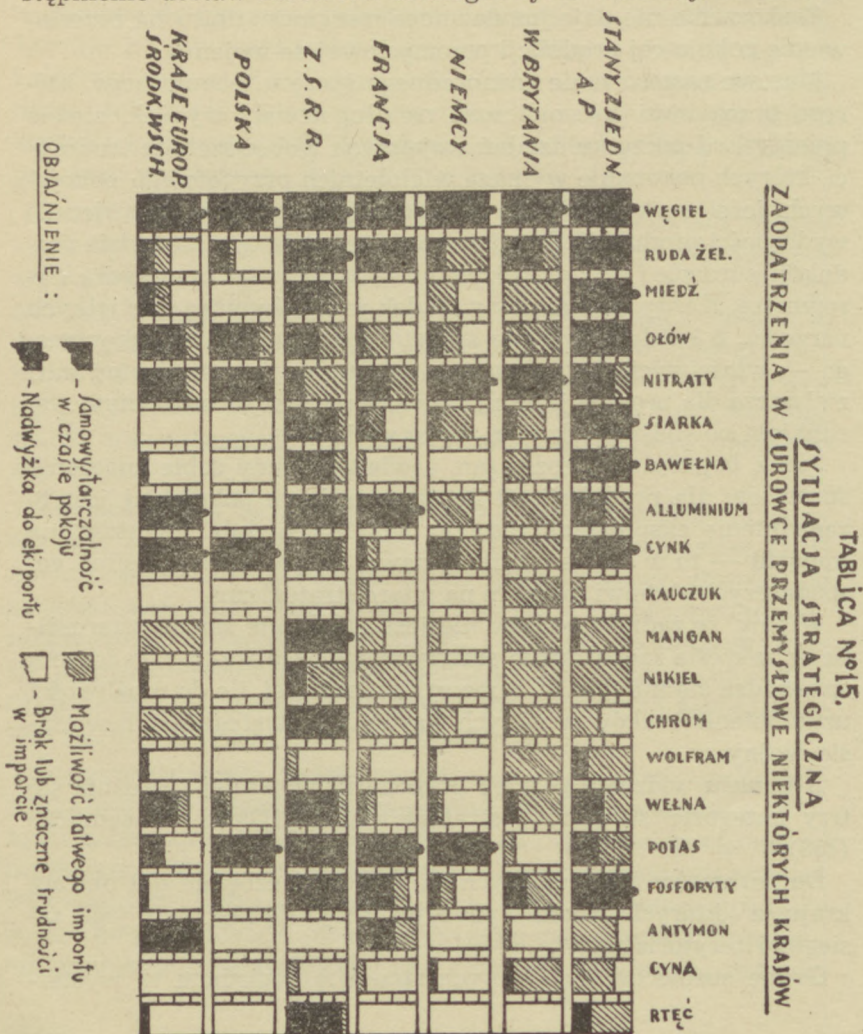
Grupę surowców krytycznych stanowią posiadane w wystar-



czającej ilości, lecz których wydobycie w warunkach wojennych może napotkać na trudności.

Surowce zasadnicze stanowią podstawę produkcji opartej na wystarczających dla potrzeb wojny zasobach krajowych.

Ten dość schematyczny podział zasobów surowcowych nie wyklucza zmian w stanie posiadania lub w możliwościach eksploatacji, w zależności od zmian w sytuacji strategicznej państwa, których konsekwencją może być np. zagrożenie lub odcięcie obszarów zawierających surowce zasadnicze, a odwrotnie — udostępnienie dostaw surowców strategicznych. Wskazuje to na ści-



szą zależność między strategią gospodarczą i przewidywaniami planu wojny. Poniższy szkic przedstawia sytuację strategiczną zaopatrzenia niektórych krajów w surowce przemysłowe (858 — Tablica Nr. 15).

Zastosowanie poszczególnych surowców, względnie ich grup, da się wyrazić określonym współczynnikiem, ustalającym ich hierarchię ważności dla celów produkcji wojennej. Klasyfikacja ta, ustalana dla 14 głównych surowców wojennych, wyrażonych w sumie liczbą 100, określa następujące współczynniki: dla węgla — 40, benzyny — 20, stali — 15, miedzi, ołowiu, manganu i siarki — po 4, dla cynku, aluminium i niklu — po 2, dla cyny i stopów metalowych — po 1, dla rtęci i antymonu — po 0,5 (858). Na tej podstawie sytuacja strategiczna zaopatrzenia surowcowego poszczególnych państw wyraża się następująco:

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| Stany Zjednoczone A.P.         | 90 |
| Rosja (po pierwszej „5-latce“) | 80 |
| Niemcy                         | 68 |
| Wielka Brytania                | 55 |
| Francja                        | 48 |

Wysokie miejsce węgla, benzyny i stali w hierarchii zapotrzebowania surowców wojennych nadaje gospodarce narodowej kierunek pokrycia potrzeb i warunkuje wydajność produkcji we właściwej dla danego państwa sytuacji strategicznej.

Szczególne znaczenie węgla dla produkcji stali, paliwa płynnego i energii elektrycznej znacznie polepsza sytuację państw zasobnych w ten surowiec, a w wypadku trudności dostaw benzyny lub ropy naftowej zmusza do wyzyskania go jako podstawy dla wytwarzania benzyny syntetycznej. Wiemy jednak, że wyprodukowanie 15 milionów ton rocznie benzyny syntetycznej wymaga 600 tys. ludzi, nie mówiąc o potrzebie wybitnych specjalistów i kosztownych urządzeń technicznych, oraz że na 1 tonę benzyny potrzeba 4 do 5 ton węgla.

Mając na uwadze te okoliczności, możemy sobie uprzytomnić, jak wielkie zagadnienie stanowi ten kierunek dla państwa zmuszonego do jego przyjęcia w warunkach wojny, jeżeli roczne zapotrzebowanie paliwa płynnego wynosi właśnie 15 do 20 milionów ton, jak to ma miejsce przypuszczalnie w Niemczech. W tych warunkach węgla może się stać surowcem krytycznym, nawet przy wielkim bogactwie jego złóż.



Jeżeli przyjmiemy za podstawę obliczeń wojennych potrzeb Polski zużycie paliw płynnych według norm niemieckich, tj. 2-2,5 ton rocznie na żołnierza, to przy założeniu odpowiadającego tym normom stosunkowego zmotoryzowania polskich sił zbrojnych — wysokość zapotrzebowania wyraziłaby się ilością około 4 do 5 milionów ton rocznie (858). Rozpiętość między wielkością tych potrzeb, a rzeczywistymi zasobami ropy naftowej, jedynym przed wojną źródłem zaopatrzenia Polski w płynne paliwa, stawia naszą gospodarkę powojenną wobec konieczności oparcia się na węglu, przy równoczesnym rozwoju wszelkich innych źródeł i środków zastępczych.

Drugi z głównych elementów produkcji — rolnictwo — będzie odgrywał w polskiej gospodarce wybitną rolę nie tylko w okresie przebudowy ustroju, lecz i w dalszym jej rozwoju.

Zdecydowane dążenie w kierunku zrównoważenia polskiej struktury społeczno-gospodarczej nie rozwiązuje samo przez się zagadnienia przyszłej produkcji rolnej. Jeżeli doświadczenia innych państw (w granicach usprawiedliwionych porównań) pozwalają już dziś wytyczyć kierunek tej produkcji pod względem podniesienia jej opłacalności, to jednak zakres wytwórczości rolnej w Polsce na dalszą przyszłość, pozostaje nadal problemem do rozwiązania wśród kapitalnych zadań naszej strategii gospodarczej, bardziej skomplikowanym, niż arytmetyczny podział ludności między wieś i miasto.

Nie chodzi tu wszakże o same trudności w pochłanianiu przez przemysł przyrostu naturalnego ludności, chociaż przewidywane obciążenie wsi nieprodukcyjnymi nadwyżkami sił roboczych, nawet pod koniec okresu przebudowy strukturalnej, ma swoją wymowę. Chodzi natomiast o to, aby zakres nadany przyszłej produkcji rolnej odpowiadał roli polskiego organizmu gospodarczego w sytuacji geopolitycznej wytworzonej po wojnie na obszarze Europy Środkowej, czego właśnie dziś przewidzieć nie można. Jeżeli bowiem Polska stanie się ośrodkiem organizacji tego międzyomorza — prymat w zakresie produkcji przemysłowej stanie się nieodzownym warunkiem dla wypełnienia tej roli, zgodnie zresztą z założeniami całego planu gospodarczego; wówczas zakres produkcji rolnej musi być sprowadzony do roli uzupełniającej strukturę przemysłową kraju, oczywiście w granicach rozsądnego zaspokojenia zrównoważonych jego potrzeb.

Ponieważ ponad 60% ludności Polski żyło z rolnictwa, które partycypowało w tworzeniu prawie połowy naszego dochodu spo-

łecznego — przerzucenie znacznej jej części do przemysłu, musi pociągnąć za sobą głębokie zmiany w nastawieniu produkcji rolnej. Uprzemysłowienie powoduje zwiększenie spożycia mięsa, cukru i wyrobów włókienniczych. Ten kierunek spożycia wytycza niejako automatycznie drogi rozwoju produkcji rolnej, która musi się dostosować nie tylko do rodzaju poszukiwanych artykułów, ale także ułatwić ich użytkowanie przez konsumenta (konserwy, przetwory, przechowanie, dostawa). Stąd konieczność uprzemysłowienia i uszlachetnienia produkcji rolnej tak dla celów spożycia wewnętrznego, jak i tym bardziej dla podniesienia opłacalności wywozu.

Zwiększenie spożycia środków żywności jest słuszne zarówno z punktu widzenia gospodarczego, jak i od strony wzmoczenia potencjału obronnego, albowiem „im wyższy jest standard spożycia, tym łatwiej dany kraj zniesie ograniczenia wojenne“, mając „jak gdyby naturalny rezerwuar zasobności żywnościowej“ (858).

Równoległe z rozwojem produkcji rolnej, w celu podniesienia dobrobytu pokojowego, muszą iść przygotowania w kierunku uchylecia lub złagodzenia tych trudności, które są następstwem wojny albo przesilen gospodarczych. Znając te zjawiska i przyczyny, wymienimy najważniejsze: zmniejszenie się powierzchni uprawnej, pogłowia zwierząt rzeźnych, kryzys odzieżowy — wszystko spowodowane brakiem sił roboczych, paszy, narzędzi rolniczych, nawozów, przejściem wytwórni na produkcję wojenną itd.

Istota przygotowań, ich zakres i kierunek, zależą od struktury gospodarczej kraju i położenia strategicznego. Im bardziej zrównoważona struktura, tym odporniejszy staje się kraj na trudności zaopatrywania w czasie wojny. Dążenie do jednostronnej samowystarczalności w zakresie wyżywienia, kosztem produkcji przemysłowej, jest samobójczym ograniczeniem wymiany, pozbawiającym kraj dopływu wszelkich innych środków do życia i walki.

Niemniej jednak zadaniem strategii gospodarczej, w ścisłej zależności od posunięć polityki zagranicznej i planu wojny, będzie ustalenie granicy tej samowystarczalności w przewidywaniu położenia, w jakim kraj może się znaleźć w wypadku konfliktu zbrojnego lub przesilenia gospodarczego.

Wynikiem tych przewidywań będzie: wielkość i jakość gromadzonych zapasów wyżywienia, ich rozmieszczenie, sposoby i środki dystrybucji, stopień uprzemysłowienia i mechanizacji rolnictwa, zakres melioracji lub zalesienia obszarów o doniosłości



strategicznej, polityka hodowlana i przygotowania kadr kierowniczych oraz środków technicznych, zabezpieczających intensywność produkcji rolnej. Dopiero wypadkową tych przewidywań może być opracowanie systemu racjonowania, uwzględniającego konieczne dla zdrowia i wysiłku wojennego minimum egzystencji, oraz rozsądne przyzwyczajenia ludności w trybie odżywiania. Okres powojennej odbudowy standardu życiowego ludności polskiej może dostarczyć cennych wskazówek dla wypróbowania systemu i metod racjonowania, na przyszłe potrzeby.

Ważnym działem strategii gospodarczej są usługi, stanowiące system krwionośny gospodarki pokojowej i czasu wojny, zarówno w odniesieniu do produkcji jak i konsumpcji. Wskazywaliśmy na ich doniosłą rolę oraz na współzależność rozwoju produkcji i konsumpcji w procesie narastania dochodu społecznego w normalnej strukturze gospodarczej.

W powojennej sytuacji Polski znaczenie usług urasta do roli kapitalnego kompleksu zagadnień strategii gospodarczej. W tym kompleksie czołowe miejsce zajmie zagadnienie rozbudowy, a następnie koordynacji komunikacji i transportów.

Słuszną wydaje się myśl przewodnia wytyczająca kierunek tej rozbudowy w oparciu o najnowocześniejsze środki transportu i komunikacji, a porzucająca tendencje uzupełniania wszystkich dawnych środków, do rozmiarów uzyskanych przez sąsiadów w normalnym ich ewolucyjnym rozwoju.

Strona finansowa gospodarki kierowanej, a więc przygotowanej do przewyciężenia konfliktów wewnętrznych i zewnętrznych, oraz zapewniającej dobrobyt ludności na gruncie rządnej wolności — wymaga szeregu warunków, z których nie wszystkie leżą w granicach możliwości danego państwa. Warunkiem zasadniczym będzie zewnętrzne bezpieczeństwo polityczne, stwarzające zarazem możliwości współpracy międzynarodowej dla każdego organizmu państwowego.

Punktem wyjścia współpracy międzynarodowej jest udostępnienie surowcowych i kapitałowych zasobów świata, którego brak wpędza słabsze organizmy gospodarcze w odmęt autarkii, torującą drogę wojnie ekonomicznej i zbrojnej agresji.

Cechą charakterystyczną gospodarki planowej jest przewidujące kierowanie ruchem kapitałów pieniężnych, dla podniesienia kapitalizacji wewnętrznej oraz zdolności nabywczej ludności. Dawne metody doraźnej interwencji państwa, w celu ratowania zachwianej równowagi budżetowej, godziły najpierw w konsum-

cję, a gdy ta została zahamowana — ofiarą dalszych ograniczeń padała produkcja, która w systemie wolnej konkurencji prowadziła do wyścigu cen, obniżki płac, kończąc klęską bezrobocia.

To też, głównym celem wszystkich wysiłków nowoczesnego państwa staje się rozwiązanie zagadnienia pełnego zatrudnienia. Sprawa nie jest prosta. Świat znajduje się w okresie ustalania nowych doktryn ekonomicznych. „Spór prowadzony jest w tej chwili pomiędzy szkołą Keynesowską..., a szkołą planowania“...

„Doktryna Keynes'a... wywodziła, że dla uzyskania pełnego zatrudnienia wystarczy regulować stopę inwestycji“ przez regulowanie stopy procentowej i przez manipulację pieniężną, tj. drogą ustalania kursu dewiz. Cechą natomiast gospodarki planowej jest, „że wszystkie zasoby gospodarcze zostały poddane w produkcji i rozdziale centralnej dyspozycji gospodarczej państwa“, a zwolennicy doktryny planowania sądzą, że pełne zatrudnienie da się osiągnąć przez planowanie zasobów gospodarczych kraju, jako całości. „Doświadczenia jednak wielkiego kryzysu wykazały“, że zalecane przez Keynes'a środki „mogą okazać się niedostateczne dla takiego pobudzenia inwestycji, które by wchłonęły całe bezrobocie“, ponieważ chodzi nie tylko o to, „jak uzyskać pełne zatrudnienie, ale także..., jak je utrzymać na trwałe“ (878).

Rząd Polski i czołowi ekonomiści polscy opowiedzieli się za gospodarką planową, która w istocie swej najbardziej odpowiada wymogom realizacji zadań naszej strategii gospodarczej. Te zaś dają się streścić następująco: przebudowa struktury społeczno-gospodarczej w kierunku uprzemysłowienia; upełnorolnienie w celu zapewnienia pracy dla przyrostu naturalnego ludności; unowocześnienie handlu i oparcie wymiany na spółdzielczości; uszlachetnienie produkcji i wywozu; celowa rozbudowa oraz koordynacja transportów i komunikacji; reorganizacja gospodarki pieniężnej i uzdrowienie kredytu; zmiana psychicznego nastawienia młodzieży w kierunku zainteresowań gospodarczych; rozbudowa szkolnictwa zawodowego.

Współzależność czynników kształtujących życie gospodarcze kraju, stałe zazębienie wszystkich dziedzin organizmu państwowego z zagadnieniami gospodarczymi i wpływ tych zazębień na ostateczny wynik gotowości obronnej państwa — stawiają nowoczesne państwo wobec doniosłego problemu koordynacji sił i środków dla osiągnięcia wytkniętych celów, co znowu jest wynikiem organizacji kierownictwa i wykonania.

Koordynacja obejmuje: surowce, produkcję i konsumpcję, ich



dystrybucję przy pomocy środków energetycznych i transportowych, finanse i siły robocze.

Każdy z tych działów gospodarki wchodzi w większej lub mniejszej mierze w zakres kompetencji poszczególnych resortów gospodarczych, politycznych i obrony państwa.

Ponieważ najbardziej nawet fachowo zestawiony rząd, ani najlepszy skład przedstawicielstwa narodu w postaci izb ustawodawczych, nie są w stanie objąć najtęższych mózgów i same przez się nie rozwiązują zagadnienia kierownictwa nowoczesną machiną państwową — zachodzi przeto konieczność powiązania organów państwowych z aktywnymi zrzeszeniami, reprezentującymi dynamizm społeczno-gospodarczy.

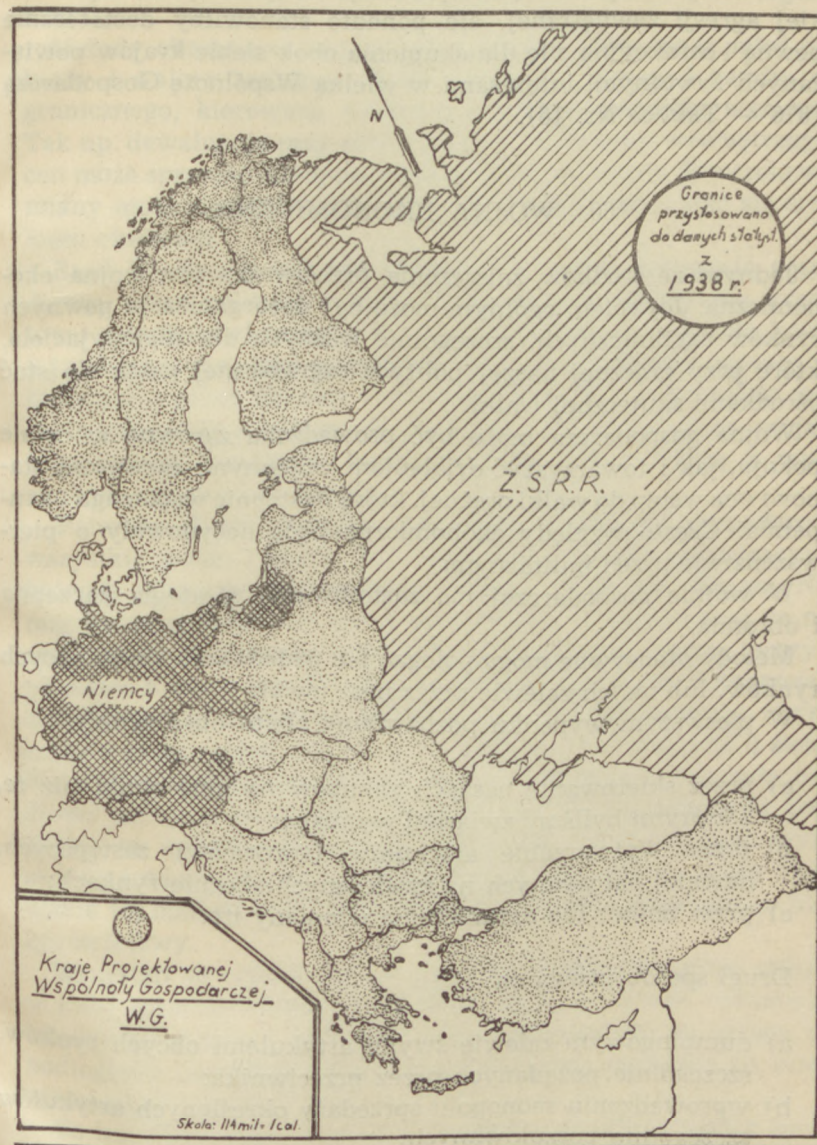
Koordinacja jest funkcją organizacji i nie może być rozpatrywana w oderwaniu od struktury rządu. Wobec rozrostu agend państwa i ingerencji władzy, przy równoczesnym imperatywie demokracji — zachowania wolności wewnętrznej, wobec konieczności trwałego zabezpieczenia przed skutkami kataklizmów gospodarczych lub zbrojnych, dla zachowania niepodległości ekonomicznej i politycznej — w nowoczesnej strukturze rządu powstaje nowe pojęcie „kierownictwa“: wyspecjalizowanego organu zbiorowego, sprzęgającego funkcje rządu z inicjatywą społeczną.

W uproszczonym schemacie organizacyjnym wygląda to w ten sposób: szef rządu rządzi przy pomocy ministrów resortowych, kieruje przy pomocy komitetu koordynującego, wyposażonego w sztab gospodarczy. Współpracuje z centralą przedstawicielstwa interesów społeczno-gospodarczych.

Zarówno ciężar gatunkowy problemów gospodarki narodowej, jak i jej zależność od międzynarodowej struktury gospodarczej, wskazują na nieodzowną konieczność przygotowania kadry kierowniczej, wyspecjalizowanej w poszczególnych działach ekonomiki państwowej, jak i doskonale orientującej się w wielkich zagadnieniach strategii gospodarczej potęg światowych. Opinia publiczna domagająca się powołania do życia wyższej uczelni o tym właśnie zakresie, na wzór już istniejących na zachodzie, jak angielski Imperial Defence College — jest całkowicie usprawiedliwiona. Strategia gospodarcza jest tylko jednym z przejawów dynamiki życia państwowego.

Zależnie od szeregu czynników, wśród których położenie geopolityczne państwa odgrywa wybitną rolę — może ona torować drogę polityce, lub być jej narzędziem. W sytuacji Polski — jej

TABLICA N°16.





przyszłość gospodarcza zależy przede wszystkim od stworzenia na pomoście bałtycko-czarnomorskim takiego systemu politycznego, który sam przez się byłby zdolny nie tylko oprzeć się wszelkiej agresji zewnętrznej, ale ponadto stanowiłby dostatecznie pewną i atrakcyjną siłę dla skupienia obok siebie krajów powiązanych żywotnymi interesami w wielką Wspólnotę Gospodarczą (876 — Tablica Nr. 16).

## 66. WOJNA EKONOMICZNA

Jednym ze środków zniszczenia przeciwnika jest wojna ekonomiczna. Jej celem ogólnym może być dezorganizacja pewnych rynków zagranicznych, szczególnie ważnych dla nieprzyjaciela, które przy zręcznej naszej polityce zagranicznej mogą się stać ośrodkami skutecznej walki.

Wojna gospodarcza może być prowadzona zarówno w czasie pokoju, jak i towarzyszyć działaniom wojennym; zazwyczaj stanowi ona wstęp do walki orężnej, którą następnie wspomaga i uzupełnia. Często względy ekonomiczne będą decydowały o pierwszeństwie przed militarnymi.

W wojnie gospodarczej ma zastosowanie strategia zaczepna i obronna.

Metody ofensywne mogą polegać na: poderwaniu zbytu obcych rynków, lub na ich zalewie przez nasz towar.

W pierwszym wypadku pozbawiamy zbytu obce rynki:

- a) przez skierowanie naszych zakupów na inne rynki niż te, z którymi byliśmy związani wymianą;
- b) przez wytwarzanie artykułów (surowców) zastępczych, dawniej nabywanych na zwalczanych obecnie rynkach;
- c) przez bojkot lub ograniczenia wymiany itp.

Drugi sposób polega na:

- a) dumpingowym zalewie swymi artykułami obcych rynków, szczególnie pożądanymi przez przeciwnika;
- b) wprowadzeniu monopolu sprzedaży określonych artykułów szczególnie poszukiwanych;
- c) skupie pewnych produktów nabywanych przez przeciwnika na obcych rynkach itd.

W czasie wojny dochodzą ponadto wszystkie te sposoby, które mogą utrudnić zaopatrzenie przeciwnika, jak: wpływ na politykę handlową państw neutralnych, atakowanie jego waluty, blokada i inne.

Metody obronne w wojnie gospodarczej, które mogą mieć niekiedy i walory zaczepne, będą stanowiły: monopol handlu zagranicznego, kierowana polityka pieniężna, kontrola wymiany. Tak np. dewaluacja przy równoczesnej stabilizacji wewnętrznych cen może sprzyjać zdobyciu rynków zagranicznych. Kontrola wymiany może również służyć celom obronnym, jak i stać się środkiem ekspansji.

Rząd III Rzeszy potrafił sfinansować swoją ekspansję gospodarczą przez politykę zablokowania marki, zamrożenie kredytów i zaległości clearing'u. Europa w dwójnasób zapłaciła koszt tej polityki: raz, jako wierzyciel, którego należności zostały zablokowane przez Niemcy i zdeprecjonowane, co pozwoliło władzom niemieckim spłacać je po niższej cenie, po wtóre — jako konkurencja handlowa, wyeliminowana przez Rzeszę z wielu rynków handlowych świata.

Potrzeba dewiz uświęca częstokroć w wojnie gospodarczej wszystkie środki i ofiary, bez względu na wysiłki organizacyjne, których wymaga reglamentacja handlu. Oto np. Rzesza Niemiecka przez reeksport kawy brazylijskiej, sprzedawanej po niższej cenie — zyskiwała podwójnie: wymieniając własne maszyny na kawę Niemcy tracili wprawdzie na jej cenie, ale jednocześnie eliminowali ją z rynków światowych, nie dopuszczając równocześnie przez racjonowanie do jej nadmiernego spożycia u siebie. Najwybitniejszym przykładem podboju gospodarczego była handlowa polityka niemiecka w Europie środkowo-wschodniej, polegająca na systematycznym zadłużaniu się, po uprzednim wyzyskaniu źródeł zakupów. Pamiętamy również dobrze próby stosowania tej metody względem Polski, w zakresie zaległości za tranzyt kolejowy.

Wszystko to wskazuje jak polityka kompensacyjna, słuszna w swej zasadzie dopóki kontrahenci mogą zachować równowagę między sprzedażą i zakupem, może doprowadzić do utraty niepodległości gospodarczej, gdy jest stosowana perfidnie na modłę niemiecką.

To też Wagemann, mówiąc o przygotowaniach do wojny gospodarczej, podkreśla, że celem polityki zagranicznej w czasie pokoju jest wykorzystanie własnej siły gospodarczej, lub słabości



innych organizmów państwowych. Nieprzychylna polityka handlowa, utrudnianie wymiany międzynarodowej, bojkot oficjalnie tolerowany — oto środki, które mogą podkreślać lub prowokować rozdziewki i naprężone sytuacje w polityce zagranicznej, zmuszając partnera do koncesji, albo do rewanżu, jeżeli się czuje mocnym, co w konsekwencji prowadzi do takich następstw, jakie dla prowokującego państwa są w danej grze bardziej pożądane (209).

Mówiąc o wojnie gospodarczej, torującej drogę konfliktom zbrojnym i stanowiącej jeden z potężnych środków rozpraw orężnych, stajemy wobec pytania, czy zostanie ona wyeliminowana w przyszłości. Czy z oparów nienawiści, walki ras i klas — wyłoni się nowy świat, zbudowany na odwiecznych zasadach chrześcijańskich?

Nie wiemy. Pozostaje nam tylko wierzyć w zwycięstwo dobra nad złem. Aby wiara nie była płonną — trzeba poznać także broń, którą walczy zło.

## WYKAZ ŹRÓDEŁ

Poniższy wykaz źródeł jest wyciągiem z materiałów bibliograficznych, stanowiących podstawę do opracowania całego studium („Czynniki obrony państwa“), którego niniejsza praca jest częścią składową; w związku z tym numeracja źródeł została zachowana jak w bibliografii całości.

- |   |                          |  |
|---|--------------------------|--|
| 17. Kampania wrześniowa Gen. dyw. Norwid M. I. Kolin, Londyn. w Polsce. | Neugebauer.              |  |
| 46. Związek Polsko-Czecho- Adam Pragier.                                |                          | Wiadomości Polskie Nr słowacki. 24 r. 1941 |
| 51. Nasza praca na morzu. . . . .                                       |                          | Polska Walcząca Nr 26 r. 1941.             |
| 52. Gdynia — klejnot Rze- Sławomir Odrowąż.                             |                          | “ “ “                                      |
| 53. O właściwą rolę spraw W. Łęgowski.                                  |                          | Myśl Polska. Dn. 15.VI.41.                 |
| 119. “Paying for the War“ G. Crowther.                                  |                          | Oxford Pamphlets Nr 25.                    |
| 133. Rozważania na temat Por. inż. Królikiewicz.                        |                          | Myśl Lotnicza. Lipiec 1941 r.              |
| 176. L'économie de guerre. André Piatier.                               |                          | Paryż. 1939 r.                             |
| 177. Les problèmes économiques de la guerre totale.                     | Luc Fauvel.              | Paryż. 1940 r.                             |
| 209. La stratégie économique. E. Wagemann, tłum. Rene Ziller.           |                          | Paryż. 1938 r.                             |
| 270. Polski przemysł i technika lotnicza przed wojną.                   | Mjr. inż. Suchos.        | Myśl Lotnicza Nr 2 1941 r.                 |
| 275. Doświadczenia techniczne, które należy zbierać w Anglii.           | Inż. mgr. Jaworski Adam. | Myśl Lotnicza Nr 5 1941 r.                 |
| 277. Kilka uwag o przyszłości przemysłu lotniczego w Polsce.            | Inż. S. R.               | Myśl Lotnicza Nr 5 1941 r.                 |
| 282. Kilka uwag o przyszłości przemysłu lotniczego w Polsce.            | Inż. R. S.               | Myśl Lotnicza Nr 6 1941 r.                 |



286. Podstawy gospodarcze Inż. Mgr. Jaworski. Myśl Lotnicza Nr 7, lotnictwa w Polsce. 8, 9, 1941 r.
310. Ku nowemu ustrojowi St. Grabski. Jutro Polski Nr 5. społeczno - gospodarczemu.
318. Przebudowa gospodarki Wit. Łęgowski. Myśl Polska Nr 25, 26, społecznej Polski. 27, 28, 1942 r.
325. Perspektywy reformy Mik. Doświadczynski. Wiadomości Polskie Nr rolnej. 37/131. 1942 r.
340. Trudna, lecz konieczna St. Grabski. Jutro Polski Nr 7, sprawa. 25.VI.1942 r.
392. Konieczność zmian w W. Łęgowski. Myśl Polska 15.XI.1941 międzynarodowym podziale pracy. roku.
403. O planowaniu gospodar- Ferdynand Zweig. Wiadomości Polskie Nr czym. 8/102, 1942 r.
421. "Industry in the mel- Richard Rapier. "Cavalcade" Nr 194 tingpot." (Przemysł w przededniu przemian). vol. 3.
422. Europa Środk.-Wsch. w H. Tennenbaum. Londyn. 1942 r. gospodarstwie światowym.
457. Melioracje rolne w Pol- T. Nazir. Jutro Polski Nr 14. sce. 10.XII.1942 r.
490. Le probleme de la re- . . . . . La France Libre Nr 19. cuperation. Maj 1942 r.
491. Wydatki wojenne stron J. R. Dziennik Polski Nr 740 walczących. 1942 r.
493. Zasady odbudowy Pol- Leon Merkin. Wiadomości Polskie. ski po wojnie. Maj 1942 r.
499. Czy apetyt na dyktaturę H. Tennenbaum. Wiadomości Polskie Nr gospodarczą? 2/25. 1942 r.
521. Mały, średni i wielki Inż. Jan Dąbrowski. Ekonomista Polski. przemysł. Lipiec - wrzesień 1942 r.
526. Uwagi o polskiej gospo- Prof. St. Grabski. Ekonomista Polski. darce planowej. Styczeń - czerwiec 1942 r.
529. Istota reformy rolnej. Karol Kasiński. Wiadomości Polskie Nr 5. Styczeń 1943 r.
530. Zasady kompensaty Dr A. Kotar. Jutro Polski Nr 15. międzynarodowej. Grudzień 1942 r.
531. Zagadnienie przemysłu Inż. W. K. Wierzej- W. I. T. — Grudzień wojennego w Polsce. ski. 1942 r.
536. Przesłanki demografi- E. Szturm de Sztrem. Ekonomista Polski Nr czne do powojennej eko- 3. 1942 r. nomiki.
555. Ministerstwo Przemys- J. Grzywiński. Polska na morzach. Nr stu, Handlu i Żegluga. 4. Sierpień 1942 r.
576. Wady i zalety systemu Dr A. Kotar. Jutro Polski Nr 17. kompensacyjnego. 30.I.1943 r.
578. Polski wywóz rolniczy Inż. roln. Stefan Ekonomista Polski Nr po wojnie. Królikowski. 2. 1942 r.
579. Kryzys inteligencji. St. Grabski. Jutro Polski Nr 11. Październik 1942 r.
592. Problem populacyjny P. Kręgielski, M.A. Bellona, styczeń, 1944. Polski.
605. Transport powietrzny Inż. M.S.M. Biuletyn Stow. Techn. w wojnie. w W. Bryt. Nr 6.
616. W stronę morza. Wiesław Waligórski. Polska Walcząca Nr 26. 3.VII.1943 r.
666. Elementy strategii go- Dr inż. L. Krauze. Bellona. Październik spodarczej. 1943 r.
714. Uwagi o planie gospo- Dr Leon Barański. Ekonomista Polski Nr darczym. 5, 7, z r. 1943.
715. Przygotowanie przemy- Inż. I. B. i inż. J. W. Bellona. Listopad 1941 stu do wojny. roku.
717. Współdziałanie czynni- Inż. A. Wasiutyński. Bellona. Listopad 1943 ka wojskowego i tech- roku. nicznego w zaopatrywaniu nowoczesnej armii w sprzęt wojenny.
719. Zagadnienie paliw sil- Inż. R. Skórski. Myśl Lotnicza Nr 24. nikowych w przyszłym 1943 r. Państwie Polskim.
720. Znaczenie i możliwości Inż. W. Szwander. Biuletyn Stow. Techn. elektrowni wodnych w Polskich w W. Bryt. elektryfikacji Polski. Nr 4.
721. Rozbudowa floty han- Rowmund Piłsudski. Ekonomista Polski Nr dlowej centralnym za- 5. 1943 r. gadnieniem polityki go- spodarczej.
763. Zagadnienie finansowa- Ppor. S. K. Bellona. Czerwiec 1942 nia wojny. roku.
788. Przeszłość i przyszłość Dr H. Górecki. Londyn. 1943. Polskiej komunikacji lotniczej.
835. Spółdzielczość w Polsce. A. R. Ministerstwo Przemysłu, Handlu i Żegluga. Londyn, 1944.
836. Zagadnienie motoryza- Inż. Dąbrowski. Streszczenie refer. na cji w Polsce. Londyn, 12-14 luty 1944 r.
837. Rozwój przemysłu sa- Inż. Marek. " " " mochodowo - motocy- klowego.



839. Zapotrzebowanie metali Inż. B. A. Gawin. Streszczenie refer. na według programu motoryzacyjnego a wytwórczość krajowa. zjazd motoryzacyjny Londyn, 12-14 luty 1944 r.
841. Traktory rolnicze dla Polski. Inż. Przyborowski. " " "
842. Organizacja transportu w pierwszym okresie po wojnie w Polsce. Inż. Szafranski. " " "
843. Przygotowanie fachowców dla przemysłu motoryzacyjnego. Inż. Szulc. " " "
847. Problem budownictwa a motoryzacja. Inż. W. Przystęski. (Referat) " " "
848. Naprawy pojazdów motorowych w pierwszym okresie. Inż. T. Backi. (Streszcz.) " " "
849. Zagadnienia przemysłu współpracującego. Inż. I. M. " " "
851. Uwagi o telekomunikacji w Polsce po wojnie. Inż. K. Nowicki. Biuletyn Stow. Techn. Nr 2. 1942 r.
852. Polski przemysł elektryczny. Inż. I. Zienkowski. Biuletyn Stow. Techn. Nr 2. 1942 r.
854. Wytyczne dla planu inwestycji wodnych w Polsce. Inż. H. Harbich. Biuletyn Stow. Techn. Nr 4. 1942 r.
857. Zarys programu drogowego w Polsce powojennej. Mjr. inż. Antoni Wejtko. Refer. na zjeździe motoryz. w Londynie. 1944 r.
858. Strategia gospodarcza w czasie wojny i pokoju. St. Rotarski. Bellona. Zeszyt 2. Luty 1944 r.
859. Podstawowe wiadomości z zakresu ekonomii. Stan. Floręcki. Min. Wyzn. Rel. i Ośw. Publ. Londyn. 1943.
860. Lease and Lend Act. . . . . Ekonomista Polski Nr 2. Styczeń - czerwiec 1942 r.
863. Koordynacja gospodarcza transportu krajowego. Dr Stan. Floręcki. Ekonomista Polski Nr 8. Październik - grudzień 1943 r.
865. Powojenne zaopatrzenie kraju. T. Z. Ekonomista Polski Nr 6. Kwiecień-czerwiec 1943 r.
866. Kilka uwag o celach i formach kredytu zagranicznego. Dr Leon Barański. Ekonomista Polski Nr 1. Październik - grudzień 1941 r.
867. Finansowanie wojny przez Wielką Brytanię. W. Ł. Ekonomista Polski Nr 1. Październik - grudzień 1941 r.

869. Możliwości rozwoju polskiego przemysłu lotniczego. Inż. M.S.M. Kongres techn. lotn. Grudzień 1942 r.
870. Przyszłość konstrukcji samolotów w Polsce. Inż. St. Prauss. Kongres techn. lotn. Grudzień 1942 r.
874. Historia doktryn ekonomicznych. Dr Ferdynand Zweig. Studium prawno-admin. Londyn, 1943.
875. Koncentracja polska. Leon Korwin-Nowosiński. Bellona, zeszyt 1, 1942.
876. Potencjał obronny Polski. (Praca nieopublikowana). Inż. Stan. Borkowski. Londyn, wrzesień, 1943.
878. Historia doktryn ekonomicznych. Dr. F. Zweig. Studium prawno-administr. Londyn 1943.
918. Zjazd motoryzacyjny. Praca zbiorowa. Stow. Techn. Pol. w W. Brytanii. London, 1944 r.
919. Czego od lotnictwa komunikacyjnego powinniśmy wymagać? Inż. Ciołkosz. Kongres Techniczny Lotnictwa, grudzień, 1942 r.



WYKAZ TABELIC

|  | Str. |
|--|------|
| Tablica Nr 1 Schemat powiązania administracji państwowej i samorządu gospodarczego z władzami Obrony Państwa . . . . . | 50   |
| „ Nr 2 Plan gospodarczy . . . . .  | 53   |
| „ Nr 3 Mapa bogactw kopalnianych Europy Środkowo-Wschodniej . . . . .  | 93   |
| „ Nr 4 Współpraca fabryk pomocniczych w przemyśle samochodowym . . . . .   | 138  |
| „ Nr 5 Organizacja napraw sprzętu motorowego . . . . .   | 141  |
| „ Nr 6 Proces wytwórczości i życie samolotu w linii . . . . .  | 159  |
| „ Nr 7 Wzrost zatrudnienia w przemyśle lotniczym . . . . .   | 161  |
| „ Nr 8 Rozwój produkcji samolotów . . . . .  | 163  |
| „ Nr 9 Rozwój przemysłu lotniczego wg projektu rozbudowy . . . . .   | 165  |
| „ Nr 10 Udział robotników wykwalifikowanych w rozmaitych działach przemysłu . . . . .                                  | 213  |
| „ Nr 11A Struktura ludności Polski i Niemiec w 1938 r. . . . .   | 227  |
| „ Nr 11B Proces rozwojowy ludności Polski w latach 1939-1964 . . . . .   | 229  |
| „ Nr 12 Drogi wodne śródlądowe w Europie Środkowej . . . . .   | 280  |
| „ Nr 13 Projekt wewnętrznej sieci linii lotniczych . . . . .   | 299  |
| „ Nr 14 Projekt udziału Polski w liniach lotniczych Europy Środkowej i Płd.-Wschodniej . . . . .                       | 305  |
| „ Nr 15 Sytuacja strategiczna zaopatrzenia niektórych krajów w surowce przemysłowe . . . . .                           | 330  |
| „ Nr 16 Mapa krajów „Wspólnoty gospodarczej“ . . . . .   | 337  |

SPIS RZECZY

|                     |        |
|---------------------|--------|
| Przedmowa . . . . . | Str. 3 |
|---------------------|--------|

CZĘŚĆ PIERWSZA

ZJAWISKA I ZAGADNIENIA GOSPODARCZE W PRZYGOTOWANIU OBRONY PAŃSTWA

ROZDZIAŁ I

Potencjał i plan gospodarczy

|  |    |
|--|----|
| 1. Istota i ocena potencjału gospodarczego . . . . .   | 7  |
| 2. Funkcje i działy gospodarki narodowej . . . . .   | 10 |
| 3. Przygotowanie gospodarki do wojny:<br>Plan — Kierownictwo — Systemy przygotowań gospodarczych   | 11 |
| 4. Gospodarka planowa:<br>Charakterystyka ogólna — Przebudowa ustroju społeczno-gospodarczego Polski — Dochód społeczny i majątek narodowy — Rola złota i znaków pieniężnych — Zagadnienie budownictwa i pożarnictwa — Istota gospodarki planowej — Struktura planowania — Plan gospodarczy — Finansowanie planu . . . . . | 18 |

CZĘŚĆ DRUGA

ZAGADNIENIA PRODUKCJI I SIŁ ROBOCZYCH

ROZDZIAŁ II

Przemysł ogólny

|  |    |
|--|----|
| 5. Charakterystyka ogólna produkcji wojennej . . . . .   | 62 |
| 6. Metody i zadania kierownictwa . . . . .   | 63 |
| 7. Znaczenie struktury przemysłowej . . . . .  | 65 |
| 8. Surowce:<br>Znaczenie surowców — Potrzeby surowcowe — Środki i sposoby zaopatrzenia w czasie wojny — Potencjał surowcowy Polski . . . . . | 73 |



|  |    |
|--|----|
| 9. Mobilizacja przemysłu:                              |    |
| Zagadnienia gospodarcze — Zagadnienia techniczne — Za- |    |
| gadnienia wojskowe . . . . .                           | 94 |

## R O Z D Z I A Ł III

## Przemysł wojenny

|   |     |
|---|-----|
| 10. Istota przemysłu wojennego . . . . .                              | 100 |
| 11. Pojęcie sprzętu wojennego . . . . .                               | 100 |
| 12. Sposoby zaopatrywania w sprzęt . . . . .                          | 101 |
| 13. Elementy i fazy zaopatrywania . . . . .                           | 110 |
| 14. Konstrukcja sprzętu . . . . .                                     | 113 |
| 15. Produkcja i odbiór sprzętu . . . . .                              | 113 |
| 16. Inwestycje maszynowe . . . . .                                    | 115 |
| 17. Kierownictwo i koordynacja produkcji oraz zaopatrywania . . . . . | 118 |

## R O Z D Z I A Ł IV

Zagadnienia motoryzacji i przemysłu samochodowo-  
motocyklowego

## A. Zagadnienia motoryzacji

|  |     |
|--|-----|
| 18. Stan przedwojenny motoryzacji w Polsce . . . . . | 123 |
| 19. Korzyści z motoryzacji . . . . .                 | 125 |
| 20. Ramy motoryzacji . . . . .                       | 127 |
| 21. Plan motoryzacji . . . . .                       | 129 |

## B. Przemysł samochodowo-motocyklowy

|   |     |
|---|-----|
| 22. Formy organizacyjne przemysłu . . . . .         | 133 |
| 23. Przemysł współpracujący . . . . .               | 137 |
| 24. Organizacja napraw i obsługi . . . . .          | 139 |
| 25. Przygotowanie fachowców . . . . .               | 141 |
| 26. Zapotrzebowanie surowców i metali . . . . .     | 143 |
| 27. Rozmieszczenie zakładów przemysłowych . . . . . | 144 |
| 28. Koszty inwestycji . . . . .                     | 144 |

## R O Z D Z I A Ł V

## Przemysł lotniczy

|  |     |
|--|-----|
| 29. Czynniki produkcji . . . . .                   | 147 |
| 30. Zadania i zasady produkcji lotniczej . . . . . | 150 |

|  |     |
|--|-----|
| 31. Organizacja produkcji lotniczej . . . . .                        | 153 |
| 32. Przeszłość i przyszłość polskiego przemysłu lotniczego . . . . . | 158 |

## R O Z D Z I A Ł VI

## Rolnictwo i leśnictwo

|   |     |
|---|-----|
| 33. Charakterystyka ogólna produkcji rolniczej . . . . .                  | 165 |
| 34. Potrzeby i normy zaopatrzenia oraz sposoby ich zaspakajania . . . . . | 166 |
| 35. Mobilizacja rolnictwa . . . . .                                       | 177 |
| 36. Plan gospodarki rolnej:   |     |
| Przebudowa struktury rolnictwa — Reforma rolna — Me-                      |     |
| lioracje rolne — Produkcja rolnicza — Zbyt produktów rolnych—             |     |
| Mechanizacja rolnictwa . . . . .  | 179 |
| 37. Leśnictwo . . . . .   | 192 |

## R O Z D Z I A Ł VII

## Produkcja energii i paliw

|  |     |
|--|-----|
| 38. Środki energetyczne . . . . .                  | 195 |
| 39. Paliwa silnikowe . . . . .                     | 199 |
| 40. Sposoby zaopatrywania w paliwo . . . . .       | 202 |
| 41. Energia elektryczna i elektryfikacja . . . . . | 204 |

## R O Z D Z I A Ł VIII

## Zagadnienie sił roboczych

|  |     |
|--|-----|
| 42. Potrzeby ogólne . . . . .                                    | 208 |
| 43. Potrzeba sił wykwalifikowanych . . . . .                     | 212 |
| 44. Rezerwy sił roboczych . . . . .                              | 213 |
| 45. Kobiece siły robocze . . . . .                               | 215 |
| 46. Mobilizacja sił roboczych:                                   |     |
| Przygotowanie administracyjne — Przystosowanie sił robo-         |     |
| czych — Strona organizacyjna mobilizacji sił roboczych . . . . . | 220 |
| 47. Potencjał ludnościowy Polski . . . . .                       | 226 |

## CZĘŚĆ TRZECIA

ZAGADNIENIA KONSUMCJI, WYMIANY, USŁUG I FINANSOWANIA  
WOJNY. STRATEGIA GOSPODARCZA I WOJNA EKONOMICZNA

## R O Z D Z I A Ł IX

## Zagadnienia konsumpcji

|                                      |     |
|--------------------------------------|-----|
| 48. Charakterystyka ogólna . . . . . | 234 |
| 49. Kontrola cen . . . . .           | 236 |



|  |      |
|--|------|
|  | Str. |
| 50. Zyski wojenne . . . . .            | 238  |
| 51. Płace i opieka społeczna . . . . . | 240  |

## R O Z D Z I A Ł X

### Zagadnienia wymiany

|  |     |
|--|-----|
| 52. Handel wewnętrzny i spółdzielczość . . . . .   | 242 |
| 53. Samowystarczalność gospodarcza . . . . .   | 247 |
| 54. Handel zagraniczny:  |     |
| Reglamentacja handlu — Finansowanie importu — Międzynarodowy system rozrachunkowy — Lease and Lend Bill — Międzynarodowa pomoc powojenna (UNRRA) . . . . . | 249 |

## R O Z D Z I A Ł XI

### Komunikacje i transporty

|   |     |
|---|-----|
| 55. Charakterystyka ogólna . . . . .                      | 259 |
| 56. Koleje . . . . .                                      | 260 |
| 57. Drogi i mosty . . . . .                               | 267 |
| 58. Drogi wodne śródlądowe . . . . .                      | 276 |
| 59. Komunikacja i transporty morskie . . . . .            | 281 |
| 60. Komunikacja lotnicza i transport powietrzny . . . . . | 289 |
| 61. Koordynacja transportów . . . . .                     | 308 |
| 62. Telekomunikacja . . . . .                             | 312 |

## R O Z D Z I A Ł XII

### Finansowanie wojny

|  |     |
|--|-----|
| 63. Koszty wojny . . . . .   | 314 |
| 64. Sposoby i środki finansowania wojny:   |     |
| Podatki wojenne — Pożyczki — Przymus oszczędzania — Inflacja — Kontrybucje . . . . . | 316 |

## R O Z D Z I A Ł XIII

### Strategia gospodarcza i wojna ekonomiczna

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| 65. Strategia gospodarcza . . . . . | 325 |
| 66. Wojna ekonomiczna . . . . .     | 338 |
| Wykaz źródeł . . . . .              | 341 |
| „ tablic . . . . .                  | 346 |



1. ...  
2. ...

### ROZDZIAŁ X

#### Transporty

- 1. ...
- 2. ...
- 3. ...
- 4. ...
- 5. ...

### ROZDZIAŁ XI

#### Transporty

- 1. ...
- 2. ...
- 3. ...
- 4. ...
- 5. ...
- 6. ...
- 7. ...

### ROZDZIAŁ XII

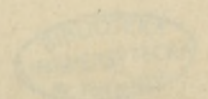
#### Transporty

- 1. ...
- 2. ...
- 3. ...

### ROZDZIAŁ XIII

#### Transporty

- 1. ...
- 2. ...
- 3. ...





Arch. Emigracji  
Biblioteka

Główna  
UMK Toruń

1394063

Biblioteka Główna UMK



300021054492