

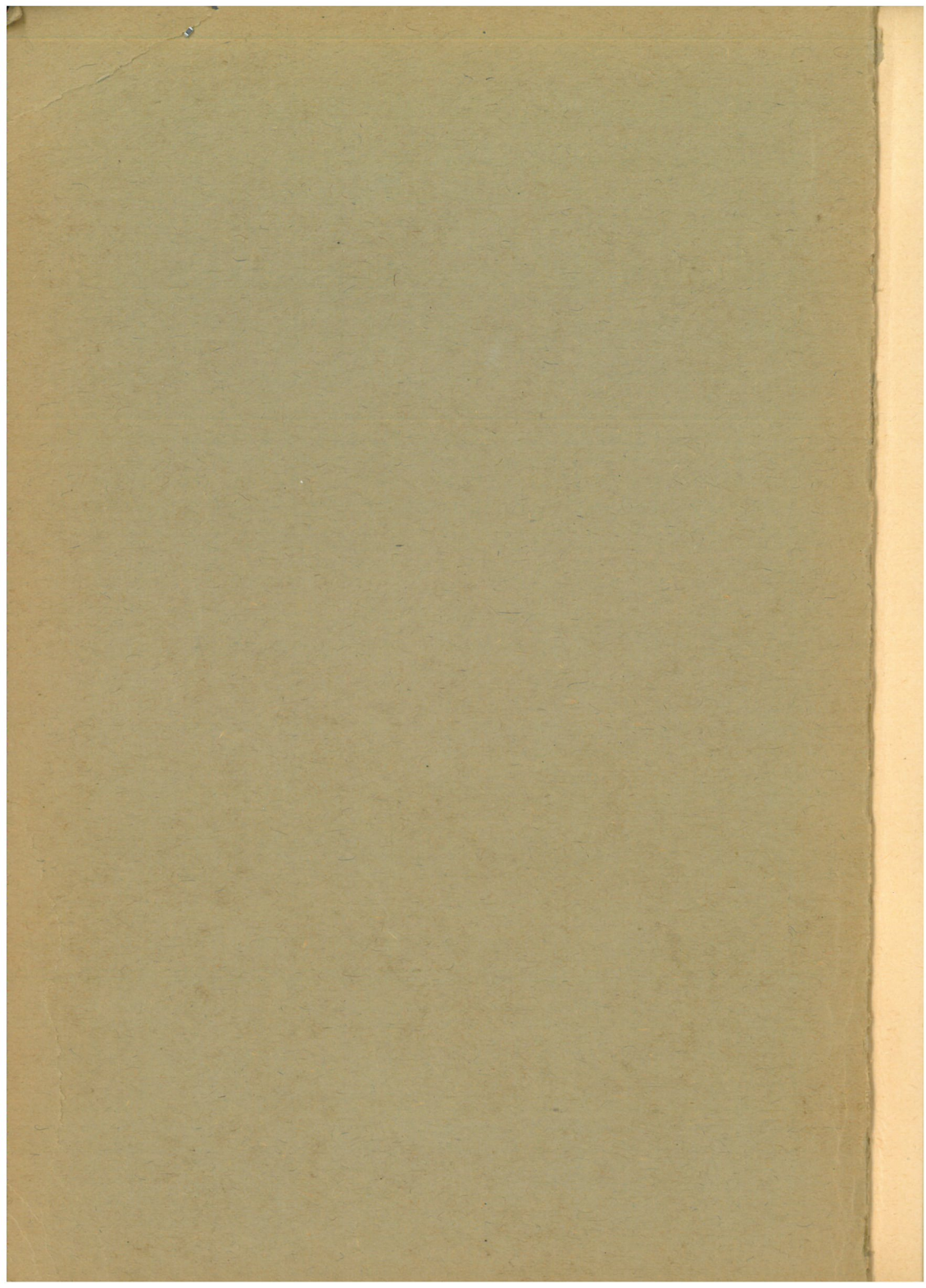
561.126.365

KU PRZEBUDOWIE GOSPODARCZEJ

WYTYCZNE INWESTYCYJ PAŃSTWOWYCH

XVI

NAKŁADEM TYGODNIKA
POLSKA GOSPODARCZA
WARSZAWA, ELEKTORALNA 2
1937



Ob. 126.365-

KU PRZEBUDOWIE
GOSPODARCZEJ

XVI

KU PRZEBUDOWIE GOSPODARCZEJ

Sube. 10;

ii. 105.722
598.141

MR

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

KU PRZEBUDOWIE GOSPODARCZEJ

WYTYCZNE INWESTYCJI PAŃSTWOWYCH

NAKŁADEM TYGODNIKA

POLSKA GOSPODARCZA

WARSZAWA, ELEKTORALNA 2

==== 1937 ====

KU PRZEBUDOWIE
GOSPODARSTWA

WYTYCZNE KWESTYJNYCH PAŃSTWOWYCH

WYDAWCA
POLSKA GOSPODARCA
WARSZAWA
1954

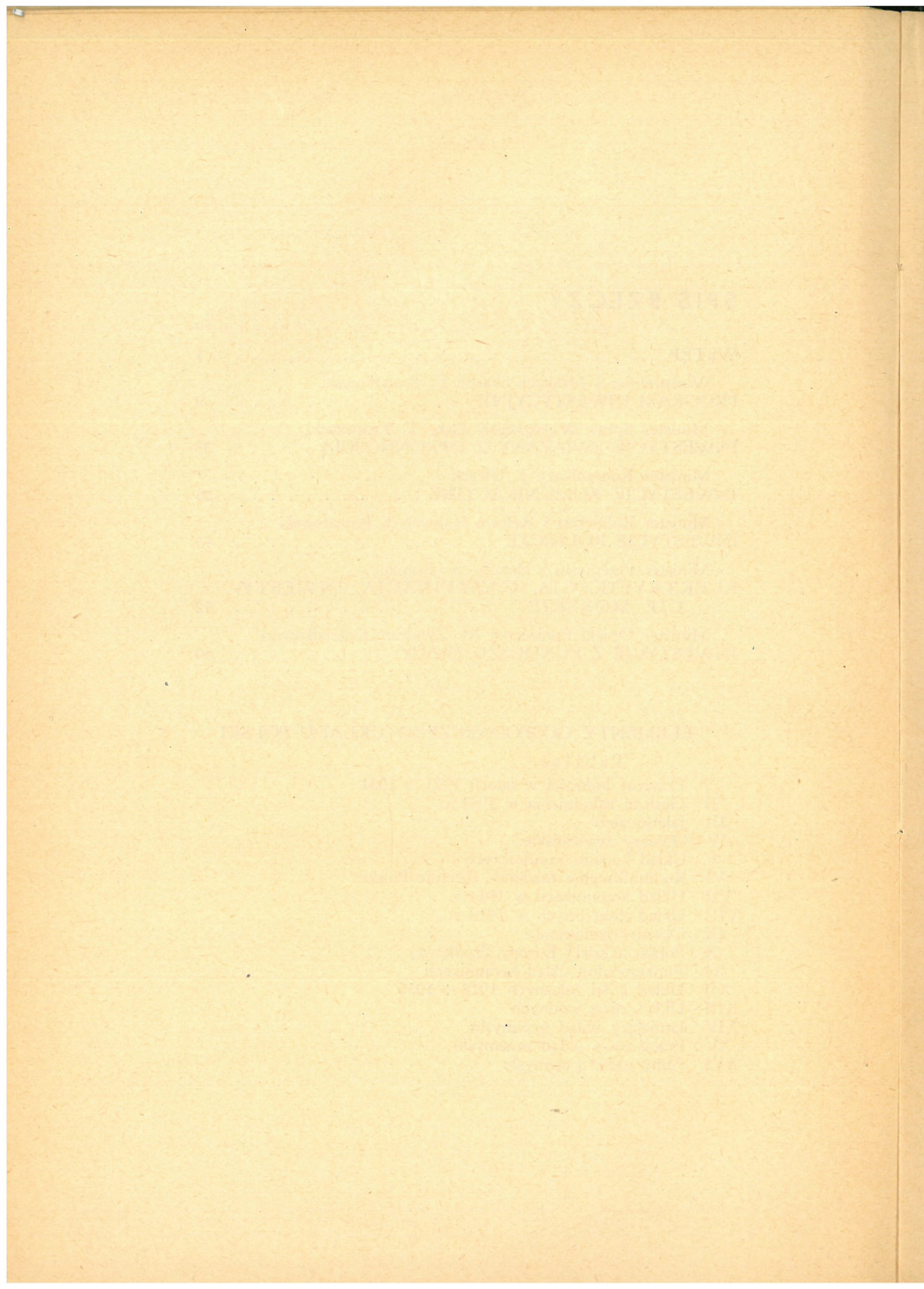
SPIS RZECZY

	Str.
WSTĘP	7
Wicepremier i Minister Skarbu E. Kwiatkowski PROGRAM INWESTYCYJNY	9
Minister Spraw Wojskowych Gen. T. Kasprzycki INWESTYCJE ZWIĄZANE Z OBRONNOŚCIĄ	33
Minister Komunikacji J. Ulrych INWESTYCJE KOMUNIKACYJNE	36
Minister Rolnictwa i Reform Rolnych J. Poniatowski INWESTYCJE ROLNICZE	45
Minister Przemysłu i Handlu A. Roman ELEKTRYFIKACJA, GAZYFIKACJA, INWESTY- CJE MORSKIE	52
Minister Opieki Społecznej M. Zyndram-Kościałkowski INWESTYCJE Z FUNDUSZU PRACY	69

ELEMENTY GOSPODARCZEGO UKŁADU POLSKI

Tablice

- I Przyrost ludności w latach 1921 ÷ 1931
- II Gęstość zaludnienia w 1931 r.
- III Jakość gleb
- IV Obszary żywicielskie
- V Układ kopalni zasadniczych
- VI Komunikacyjne rozdziarcie dzielnic Polski
- VII Układ komunikacji w 1914 r.
- VIII Układ dróg bitych w 1918 r.
- IX Obszary izolowane
- X Polska a szlaki Europy Środkowej
- XI Funkcjonalny układ komunikacji
- XII Układ kolei żelaznych 1918 ÷ 1936
- XIII Układ dróg wodnych
- XIV Istniejący układ przemysłu
- XV Przejściowy układ przemysłu
- XVI Pełny układ przemysłu



* * *

Problemy polityki inwestycyjnej—które stały się w ostatnich czasach tak aktualne—należą do rzędu podstawowych zagadnień ogólnej polityki gospodarczej. Polityka inwestycyjna nie obejmuje oczywiście tylko bezpośredniej działalności inwestycyjnej Państwa, lecz również szeroki zespół środków i oddziaływań, zmierzających do pobudzenia w tym kierunku inicjatywy całego gospodarstwa narodowego, a więc i prywatnych jednostek gospodarujących.

Niniejsze wydawnictwo ma na celu zobrazowanie zamierzeń na odcinku inwestycji państwowych. Nie ulega wątpliwości, że Państwo dla wypełnienia swych rozlicznych aktualnych zadań musi inwestować, musi dokonywać szeregu nakładów i tworzyć urządzenia o znaczeniu obronnym oraz ogólnogospodarczym, którym nie może podolać inicjatywa prywatna, i które dla tej inicjatywy stwarzają szersze możliwości pracy produktywnej. Wielkie potrzeby w tym zakresie z jednej, a problem sfinansowania zamierzonych prac z drugiej strony—wysunęły konieczność skoncentrowania państwowych dyspozycji inwestycyjnych. Postulatowi temu czynią zadość wniosione przez Rząd oraz uchwalone już przez Izby Ustawodawcze ustawy o inwestycjach z funduszków państwowych w 1937 r. oraz o dotacji na rzecz Funduszu Obrony Narodowej.

Obie te ustawy są niejako wstępnym krokiem, ujmującym państwowe inwestycje obronne i gospodarcze w pewien plan—plan, który w latach następnych niewątpliwie będzie musiał być rozwijany. Niewątpliwie też zagadnienia inwestycyjne w Polsce staną się tematem ożywionej dyskusji i wymiany zdań między wszystkimi zainteresowanymi czynnikami.

Celem zobrazowania zamierzeń w zakresie inwestycji państwowych redakcja „Polski Gospodarczej“ zebrała w niniejszym wydawnictwie przemówienia przedstawicieli Rządu, które wygłoszone były w dn. 5 lutego 1937 r. na Komisji Budżetowej Sejmu przy debacie nad ustawami inwestycyjnymi.

Druga część książki obejmuje demonstrowane na posiedzeniu tej komisji tablice, ilustrujące szereg elementów gospodarczego układu Polski. Tablice te szematycznie obrazują trzy podstawowe zagadnienia struktury gospodarczej kraju, które muszą być brane pod uwagę przy ustalaniu wytycznych państwowej polityki inwestycyjnej i gospodarczej. Są to zagadnienia, związane z człowiekiem (gęstość zaludnienia, przyrost ludności itp.), z ziemią i jej bogactwami oraz z układem gospodarczym kraju w szerokim tego słowa znaczeniu, a w szczególności z układem komunikacyjnym i przemysłowym.

WICEPREMIER I MINISTER SKARBU
EUGENIUSZ KWIATKOWSKI

PROGRAM INWESTYCYJNY

Mam obowiązek przedłożyć dziś Wysokiej Komisji w imieniu Rządu uzasadnienia i wyjaśnienia do dwu podstawowo ważnych projektów ustaw, dotyczących planu inwestycyjnego, wniesionych do Sejmu zgodnie z moją zapowiedzią w dniu otwarcia obecnej sesji parlamentarnej, a mianowicie: a) projektu ustawy o inwestycjach z funduszków państwowych w roku 1937 i b) projektu ustawy o dotacji na rzecz Funduszu Obrony Narodowej.

Pomimo, iż problematy, zamknięte w obu projektach, stanowią tylko fragmenty bardzo obszernych, wszechstronnych, na nowych torach biegnących prac Rządu, dotyczących najistotniejszych elementów bytu przyszłej Polski, to jednak uzasadnienia tych fragmentów wymagają omówienia i naświetlenia tylu zagadnień i pogłębienia w bezpośredniej rzeczowej dyskusji tylu kwestyj, iż pisemne uzasadnienia rzeczowe do przedłożonych projektów ustawodawczych stanowiłyby raczej zaciem-

nienie niż wyjaśnienie sprawy. Dlatego przy samym przedłożeniu projektów do I czytania ograniczyłem się do dołączenia uzasadnienia ściśle formalnego—tak, jak to nieraz było praktykowane w przeszłości przy przedłożeniu analogicznych wniosków finansowych.

Na wstępie chciałbym przypomnieć, iż—nie przywiązując zresztą zbytnej wagi do poszczególnych liczb i pozycji—projektowałem w przemówieniu z dn. 10/VI ub. r. na posiedzeniu sejmowej „Komisji Specjalnej do Rozważenia Pełnomocnictw” zamknięcie pewnego cyklu prac inwestycyjnych w okresie 4 lat na sumę ok. zł 1 650 ÷ 1 800 miln. w zależności od naszej sytuacji pieniężnej.

Suma ta w okresie 4-lecia (od dn. 1/VII 1936 r. do dn. 30/VI 1940 r.) miała być zmobilizowana w ten sposób, iż miały dostarczyć (w miln. zł):

Rynek „sztywny” (instytucje kredytu państwowego)	500 ÷ 600
Fundusz Pracy	150 ÷ 200
Budżet państwowy i plany finansowo-gospodarcze przedsiębiorstw	400
Banki państwowe (kredyt krótkoterminowy)	400 ÷ 300
Pożyczki emisyjne wewnętrzne lub zewnętrzne	200 ÷ 300
R a z e m: 1650 ÷ 1800	

Wymieniona suma miała być uruchomiona w kolejno wzrastającej wysokości, a mianowicie (w miln. zł): w pierwszym roku—340, w drugim—400, w trzecim—470, w czwartym—590; razem—1 800.

Stan rynku pieniężnego i lokacyjnego w kraju i za granicą, stan kasy skarbowej, rozwój zadłużenia publicznego, trudności walutowe i stosunkowo słabe wówczas pokrycie złote — nie dozwalały w chwili tworzenia pierwszych zrębów planu na przekroczenie wspomnianej liczbowej granicy. Przyznaję dziś otwarcie, że i ta liczba wydawała mi się wówczas optymizmem, niedostatecznie rzeczowo usprawiedliwionym.

Ponadto musiały się nasuwać poważne refleksje co do skutków obciążenia Skarbu kosztem tych inwestycji, o ile one nie przyniosą pożądanej i szybkiej reakcji w sytuacji gospodarczej i w rentowności przedsiębiorstw. Już bowiem obecne obciążenia budżetów państwowych z tytułu obsługi długów są bardzo znaczne i uciążliwe.

Jak wiadomo, od wielu lat była u nas prowadzona akcja inwestycyjna głównie celem zatrudnienia bezrobotnych oraz wykonania szeregu mniej lub bardziej niezbędnych prac—remontów oraz typowych inwestycji, i to od 12 lat—systematycznie—zarówno z sum budżetowych, jak i pozabudżetowych. Tak więc wydatkowano na te cele (w miln. zł):

	Z sum budżetowych	Z sum poza- budżetowych
1932/33 r.	165·3	204·7
1933/34 „	175·2	104·6
1934/35 „	220·2	95·6
1935/36 „	202·2	161·8
	<hr/>	<hr/>
Razem:	762·9	566·7

Deficyty budżetowe za wymienione lata wyniosły kolejno (w miln. zł): 245·6, 371·6, 115·8, 263·3—czyli razem 996·3, a więc o zł 230 miln. więcej niż suma inwestycji, zawartych w budżecie. W tym samym okresie czasu sumy, uzyskane przez Skarb Państwa w drodze operacji kredytowych, wyniosły (w miln. zł): w roku 1932/33—305·6, a w latach następnych kolejno: 516·7, 436·2 i 383·7, a więc razem 1 642·2, przy czym początkowo głównie szło o wyzyskanie rezerw lokacyjnych i kredytowych, a następnie już o drenaż rynku pieniężnego. Wymieniona suma operacji kredytowych była w tym okresie większa niż łączna suma deficytu budżetowego i inwestycji pozabudżetowych, czyli że

budżet w ciągu ostatnich 4 lat nie pokrywał nawet samych tylko ściśle konsumcyjnych wydatków.

Jestem oczywiście jak najdalej od myśli jakiegokolwiek czczej, bezcelowej krytyki tego stanu rzeczy i nie umiałbym powiedzieć w sposób konkretny i obiektywny, czy można było wówczas—w tych latach załamującego się na całej linii gospodarstwa światowego a w konsekwencji i gospodarstwa polskiego—prowadzić inną politykę i osiągać inne, korzystniejsze rezultaty ekonomiczne.

Dane te—jako obiektywną konstatację faktów—przytaczam dlatego, że po dzień dzisiejszy istnieje w dyskusjach publicznych, nacechowanych najlepszą wolą, zupełne nieporozumienie co do środków, jakimi Minister Skarbu miał prawo operować, tworząc pierwszy, wstępny i oczywiście wąski program 4-letnich inwestycji.

Jest i było zupełnym niezrozumieniem rzeczywistości, gdy domagano się nagle—jak gdybyśmy rozpoczęli życie na nowo, bez wymienionych skutków kryzysu—by Skarb postawił znacznie większe sumy do dyspozycji na inwestycje i rozładowanie bezrobocia, przy czym elementarne plany prac, które miało się wykonać, nie były dostatecznie przygotowane i scałkowane zarówno pod względem techniczno-gospodarczym, jak i finansowym. Obok tych żądań wystawiało się równocześnie hasło stabilizacji waluty i efektywnego zrównoważenia budżetu, co zresztą było koniecznością dlatego, że z miesiąca na miesiąc potęgowały się trudności pokrywania deficytu. Podobnie było, i jest, zupełnym niezrozumieniem sytuacji, jeżeli nagle—po tylu latach nieprzerwanie innej praktyki—domagano się od Ministra Skarbu, by—rozszerzając pojęcie, zakres i preliminarz inwestycji—włączył je

do normalnego budżetu i w tych dopiero okolicznościach próbował zrównoważyć budżet, możliwie przy powstrzymaniu się od drenowania rynku pieniężnego—wbrew prawu bezwładności, opartemu na stanie faktycznym i wbrew długoletnim ustalonym praktykom budżetowym.

Ówczesny „mały” program wymagał bowiem od Ministra Skarbu i tak dokonania niezwyklej sztuki, gdyż szło o równoczesne zrównoważenie budżetu zwyyczajnego o identycznej globalnej wysokości, jaką posiadał w okresie ostatnich 4 lat budżetowych budżet silnie deficytowy, a ponadto podwyższenie sumy inwestycji pozabudżetowych o zł 150÷200 miln.—w porównaniu z latami 1933/34÷1935/36, oraz zmniejszenie nacisku na rynek pieniężny i lokacyjny.

Nakreślony przeze mnie obraz—którego nie można zacierać w umyśle i w dalszych naszych rozważaniach—potwierdza z fachową dokładnością grudniowy zeszyt niemieckiego wydawnictwa urzędowego „*Wirtschaft und Statistik*”, wskazując w wykresach na str. 921, że relatywny rozwój wewnętrznego zadłużenia państwa w okresie kryzysu do 1935 r. był najsilniejszy w Polsce, nawet w porównaniu z państwami tzw. „montowanej koniunktury”, czyli o typie wyraźnie antydeflacyjnej polityki, jak: Japonia, Stany Zjednoczone, Włochy, Belgia, czy Francja.

Jednakże II połowa 1936 r.—pomimo bardzo licznych perturbacji międzynarodowych i wielu trudności wewnętrznych—przebiegała na płaszczyźnie finansowo-gospodarczej znacznie lepiej, niż mieliśmy prawo w I połowie tego roku przypuszczać.

Toteż poczęliśmy wzmacniać tempo prac inwestycyjnych i w stosunku do pierwotnego planu robót wykonaliśmy zobowiązania finansowe

we w 100% w stosunku do kolei, budownictwa wodnego, akcji budowlanej i kilku drobniejszych działów pracy; rozszerzyliśmy natomiast plany finansowe ponad normę w zakresie budowy i remontu dróg, w zakresie wszystkich prac, finansowanych przez Fundusz Pracy, oraz te działy, które związane są bądź to z działalnością Ministerstwa Spraw Wojskowych, bądź też stoją pod patronatem Ministerstwa Rolnictwa, a dotyczą ułatwienia obrotu produktami rolnymi lub melioracji.

O mobilizacji finansowej—budżetowej i pozabudżetowej—podawałem w odniesieniu do roku 1936 pewne informacje liczbowe na plenum Sejmu w dn. 1/XII ub. r. Ścisłe i ostateczne obliczenia nie zostały jeszcze całkowicie wykończone i zamknięte—tak, by można już było rozpocząć ogłaszanie drukiem zamierzonych sprawozdań z wykonywania planu inwestycyjnego. Jednakże z dużym przybliżeniem mogę podać, że poza sumami budżetowymi i poza kredytami, nie obciążającymi bezpośrednio rynku pieniężnego, a dostarczanych przeważnie w formie towarowej lub w formie wykonywanej pracy — zmobilizowano w 1936 r. gotówką na cele inwestycyjne z rynku pieniężnego i z „pożyczki inwestycyjnej z roku 1935” kwotę zł 240 miln.

Natomiast wykończono robót państwowych—łącznie z pewnymi sumami budżetowymi i z pozycjami kredytowymi — w 1936 r. (z wyłączeniem prac, kierowanych przez Ministerstwo Spraw Wojskowych) na kwotę zwyż zł 320 miln. Z sumy tej przypadło na inwestycje i roboty publiczne, lokowane terenowo w województwach zachodnich—prawie zł 47 miln., w Warszawie—

prawie zł 30 miln., w województwach centralno-południowych — zł 158 miln., w województwach wschodnich — prawie zł 50 miln.; na sumy trudne do podzielenia terenowego (np. tabor kolejowy) pozostało ok. zł 35 miln.

Gdyby więc uwzględnić, jak przyjęto w założeniu, również wszystkie sumy zawarte i uruchomione na cele inwestycyjne w samym budżecie, to możnaby stwierdzić, że w II połowie 1936 r. zdołaliśmy na tyle przyspieszyć wykonywanie planu finansowego, iż do końca grudnia zamknęliśmy pierwszy rok planowej mobilizacji finansowej, który miał początkowo obejmować okres od kwietnia 1936 r. do końca marca 1937 r.

Wykonywane przez różne resorty prace staraliśmy się, oczywiście, jak najbardziej scharmonizować i nadać im wspólny sens gospodarczo-polityczny.

Równocześnie w ścisłej łączności z resortami gospodarczymi i przy ścisłej współpracy z czynnikami wojskowymi podjęliśmy badania natury ogólniejszej, poddaliśmy krytycznej analizie wysiłki inwestycyjne, podejmowane od pierwszych chwil odzyskania niepodległości, zsyntetyzowaliśmy wieloletnie rezultaty i stwierdziliśmy najobiektywniej, iż u samych podstaw tych wysiłków, w ich generalnych założeniach, leżą dość poważne i zasadnicze błędy, czyniące wydatkowane pieniądze elementem gospodarczym mniej skutecznym, niż wymaga tego polska racja stanu.

Sprawa, którą dziś Rząd przedstawia społeczeństwu i Izbowi Ustawodawczym, jest naprawdę całkiem poważna i wiąże się ściśle z analogicznymi tendencjami i wysiłkami planowego działania w akcjach zbiorowych, które ostatnio coraz

intensywniej absorbują uwagę również i u innych narodów.

Od roku 1924, tj. od chwili pierwszej stabilizacji polskiej waluty, do końca roku budż. 1935/36 ogólna suma wydatków budżetowych Państwa netto wynosi okrągło zł 30 mild. Z wydatków budżetowych i z akcji pozabudżetowej z dyspozycji samego tylko Państwa inwestycje pochłonęły w tym 12-leciu — łącznie z woj-skim — zwyż zł 6 mild. Jest to suma wcale poważna.

Ona to stała się motorem rozwiązania wielu doniosłych i palących zagadnień. Powstało w tym czasie kilka nowych, ważnych gałęzi przemysłu, szczególnie gałęzi, obsługujących potrzeby Państwa i rolnictwa; został pchnięty naprzód problemat mieszkaniowy; przybyły nowe arterie komunikacyjne; zapoczątkowana została akcja elektryfikacji kraju; pewne korzystne przesunięcia dokonały się w strukturze agrarnej kraju; pobudowane zostały ważne gmachy państwowe i reprezentacyjne; niektóre miasta uzyskały elementarne urządzenia zdrowotne i cywilizacyjne; pewien postęp dokonał się w opiece nad zdrowiem ludności; opanowane zostało technicznie nasze wybrzeże morskie. Niewątpliwie udałoby się zestawić i kilka innych jeszcze elementów twórczej pracy.

Wszędzie tam, gdzie zjawiała się w służbie Państwa energiczna i bardziej twórcza jednostka, wszędzie tam, gdzie konieczność krzyczała o rekonstrukcję czy inwestycję, gdzie przemawiała sama oczywistość nieodpartą logiką faktów — powstawały nowe wartości, nowe obiekty, nowe ważne prace publiczne.

Ale potem, gdy zbliżaliśmy się, uzbrojeni w krytycyzm, do tych nowotworów, konstatowaliśmy często liczne nasze błędy czy niedopatrzenia. Tu i tam powstawały bowiem nagle ogromne budowle państwowe, aby następnie na długi szereg lat pozostać w stanie niedokończenia; powstawały więc obok rzeczy użytecznych i celowych — sporadycznie — również „nowoczesne ruiny”. Tu i tam budowle technicznie były prowadzone w tempie, które groziło chronicznym niewyzyskaniem już zainwestowanego kapitału. Racjonalność gospodarcza inwestycji nieraz szwankowała i często była w dysharmonii z założeniami technicznymi. Nieraz brakowało szarmonizowania poszczególnych poczynań inwestycyjnych, wskutek czego powstawały inwestycje gospodarczo zbędne.

Warunki finansowe inwestycji czasem nie odpowiadały gospodarczym możliwościom. Jedne potrzeby, może mniej ważne, zdobywały szybko środki pieniężne, a inne — ważniejsze — ulegały odroczeniu, a skutki tych wszystkich braków obciążać musiały budżet zwyczajny pęczniejącą obsługą długów Państwa i jego przedsiębiorstw bez istotnej rekompensaty, wyrażonej w rozroście i dynamice gospodarstwa społecznego. Jak wiele jednak byłoby słuszności lub przesady w podobnie ujętej krytyce, to krytyka ta nie byłaby najważniejsza. Nie tylko dlatego, że podobne błędy rejestruje każdy naród i każdy organizm gospodarczy. Wszystkie te i podobne momenty krytyczne prowadzą się w istocie do zagadnienia wartościowania względnego. Jeśli odsetek dyspozycji błędnych jest mały, wszystko już jest w porządku i po oględnej krytyce zasługuje na rozgrzeszenie.

Ale oto wyrasta zagadnienie nowe

i główne. W jakim stopniu te odcinkowe plany, te indywidualne osiągnięcia, te poszczególne rozwiązania ustosunkowały się do naczelných założeń polskiej polityki gospodarczej? Czy stały się odbiciem jednolitej polskiej racji stanu? Oto wielki i na wskroś nowoczesny problemat. Rozwiązaliśmy od lat, z lepszymi lub gorszymi rezultatami, różne postulaty lokalne, regionalne, dzielnicowe, każdy z nas — w najlepszej intencji — przyciągał trochę pieniędzy publicznych do celów, którym służył; czyniliśmy nakłady z punktu widzenia potrzeb handlu, komunikacji, rolnictwa i przemysłu; szukaliśmy sposobów rozładowania bezrobocia w pojedynczych zagrożonych okręgach; rozbudowywaliśmy etatyzm i czasem próbowaliśmy wzmocnić gospodarstwo prywatne ze źródeł publicznych; ale w jakim stopniu rozwiązaliśmy postulaty syntetyczne dzisiejszej i przyszłej, żywej, rzeczywistej i obciążonej na przyszłość poważnymi trudnościami, odbudowanej i zjednoczonej Polski?

Rozważania moje, które obecnie w największych skrótach, w skoncentrowanej syntezie, przedstawiam Wysokiej Komisji Sejmowej, nie mają oczywiście w sobie nic z dociekań teoretycznych, abstrakcyjnych i oderwanych od życia.

Idzie mi o prawdy najprostsze i najelementarniejsze, które zaraz po moich wywodach jeden z moich współpracowników przedstawi Panom w formie konkretnych, zrozumiałych wykresów i przejrzystych map. Idzie tu o sprawy realne i najkonkretniejsze, które pragniemy realizować.

Jakież to cele gospodarczo-finansowe, jakież to kryteria muszą być włączone do zbadania słuszności każ-

dego nowego wydatku, każdej nowej inicjatywy i nowej inwestycji w Państwie? Jakież to wielkie i poważne uzasadnienia muszą powstać, by scharmonizować miliony obywateli wobec faktu, iż prawo Państwa do korzystania z gromadzących się oszczędności jest ważniejsze i hierarchicznie wyższe niż prawo jego poszczególnych obywateli, i to pomimo stwierdzenia, iż Państwo nasze stoi na gruncie prywatno-gospodarczej zasady politycznej.

Te zasadnicze kryteria i te podstawowe—w moim rozumieniu—postulaty syntetyczne narzucają się same przez się. Oto, na pierwszym miejscu musi być postawiony postulat szybkiego wzmocnienia naszej zdolności obronnej i postawienia jej na całkowicie nowoczesnym poziomie technicznym, produkcyjnym i komunikacyjnym.

Po wtóre, musimy ruszyć z martwego punktu dążności ku stworzeniu warunków dla systematycznego uprzemysłowienia kraju, jako praktycznie jedynej, wielkiej i trwałej możliwości dla absorpcji przyrostu ludnościowego, dla trwałego rozładowania bezrobocia, a zarazem dla otwarcia możliwości przetworzenia surowców polskich na wartości wyższego rzędu.

Wreszcie, powstaje postulat takich przeobrażeń struktury gospodarstwa polskiego — gospodarstwa zarówno agrarnego, jak i przemysłowego, by wielkie okręgi gospodarczo bierne zaktywizować, by zatrzeć wielkie różnice ekonomiczne między wschodem i zachodem Polski, by umożliwić przesunięcia w lokalnych dyspozycjach energią mechaniczną, by obniżyć podstawowe elementy w kosztach własnych produkcji, a w ten sposób ugruntować rentowność pro-

cesów gospodarczych na drodze wszechstronnego rozwoju, a nie wyzysku.

W krótkości możnaby zrekapitulować, że cele nasze są następujące: zabezpieczyć i utrwalić pokój, pogłębić, zjednoczyć i rozszerzyć Polskę gospodarczo i społecznie—tak, by mogła zabezpieczyć pracę dla ludzi i udźwignąć poważne koszty, które z tej przebudowy powstaną.

Czyż te proste kryteria nie były dostatecznie uwzględniane w dotychczasowych wysiłkach inwestycyjnych Państwa? Nie, nie były dominantą naszych prac i być nie mogły tak długo, jak długo nie dążyliśmy do stworzenia jednolitego, skoordynowanego planu inwestycji państwowych — jak do niedawna nie były drogowskazem i dla wielu innych narodów i państw. Wysiłki oddzielnych resortów, oddzielnych funduszy i pojedynczych ludzi były ogromne, godne szacunku i uznania i zmierzały często do osiągnięcia najlepszych rezultatów najmniejszym kosztem. Ale charakter tych wysiłków był zgoła inny. Inna była dotychczas podstawa dyspozycyjna, inna hierarchia celów.

Oczywiście, nie przetrawimy tu wyczerpująco nawet w całodziennej dyskusji tego złożonego problemu. Raczej uruchomimy tylko publiczną dyskusję. Toteż ilustrować te tendencje mogą tylko luźnymi przykładami.

Tak więc zobaczą Panowie dwie karty Polski, z których jedna wskazuje na gęstość zaludnienia, a druga na przyrost naturalny ludności w poszczególnych okręgach kraju. Istnieje całkowita dysharmonia w tych obrazach. Mogą Panowie przestudiować inną mapę, która wyraża syntezę sieci komunikacyjnej Polski z roku 1918. Sieć ta składa się z 6 równoległych arteryj,

atakujących z zachodu granice Polski, i z kompleksu, który w formie promieni wypływa z Warszawy na wschód, jak gdyby dla łatwej ewakuacji. Moglibyśmy stwierdzić, że prawie do ostatnich lat usiłowaliśmy — nieświadomie — wzmocnić niektóre założenia komunikacyjne zaborcze, a słabo rozbudowaliśmy własne, które dadzą się ściśle wydedukować z potrzeb gospodarstwa polskiego.

I tak kolejno możemy wgłębiać się w dziesiątki zupełnie podstawowych zagadnień, dotyczących czyto źródeł energii, czyto wyzyskania surowców, połączenia komunikacyjnego okręgów, kompensujących swe potrzeby, przetwarzających surowce na półprodukty — i wszędzie w jaskrawej formie spotykamy przeciwieństwa polskiej gospodarczej racji stanu. Jeszcze w roku 1937 napotkamy rażące, mechaniczne, brutalne rozdarcia zjawisk gospodarczych — prawie zawsze na liniach szwu dawnych granic zaborczych. Badania te wykazały nam aż nadto dowodnie, z niezwykłą oczywistością, iż nie byłoby — w nakreślonych warunkach — większego nonsensu, jak dzielenie zmobilizowanych funduszy inwestycyjnych na powiaty czy okręgi, a nawet częściowo i na autonomiczne zagadnienia, przy zastosowaniu szablonowych proporcji czy targów resortowych. Przeciwnie, okazało się z całą wyrazistością, iż na przykład linia kolejowa, zbudowana w okręgach centrowych, a łącząca 2 przerwane arterie na kresach, może oddać nieocenione usługi najdalszym kresom wschodnim, choć terytorialnie nie tam ulokowana będzie dana inwestycja. Okazało się z całą oczywistością, że — lokując w oderwaniu od całego syntetycznego ogólnopanstwowego planu inwestycyjnego spore ka-

pitały w jakiś, ważki sam w sobie, szczegół—unieruchamia się tak cenny kapitał, a nawet dana okolica po wykonaniu określonych robót powraca do dawnej nędzy i beznadziejności. Okazało się też, że łącząc zagadnienia obrony i gospodarstwa w jeden system, osiąga się spotęgowanie skutków ogólnogospodarczych, gdyż w ramach planu generalnego gospodarstwo służy obronie, a inwestycje obrony mogą wzmacniać wiele procesów gospodarczych.

Przez badania, które wciąż pogłębiany i wciąż wzmacniamy obiektywną analizą, dochodzimy do wniosku, że inwestowanie choćby bardzo znacznych kapitałów w sposób chaotyczny, dowolny, wynekany na Rządzie przez zainteresowania lokalne, odsuwa i opóźnia moment generalnego ataku na powszechnie dostrzegane zło. A tym złem jest fakt, że Państwo—jedno z większych w Europie—Państwo, które przed wiekami było potęgą i siłą, które w bitwach zwyciężało i łamało potęgi obce, które dysponuje ludźmi, obszarem i względny bogactwem surowców—w zakresie walorów gospodarczych w XX w. znalazło się na szarym końcu narodów w Europie.

Im dalej od kilku luźnych ośrodków pewnego tradycyjnego rozwoju gospodarczego, skoncentrowanego głównie na zachodzie Polski—tym braki techniczno-cywilizacyjne są większe, tym narzędzia pracy są prymitywniejsze, tym mniejszy walor reprezentuje praca ludzka, tym głębsze są przeciwieństwa socjalne, tym powszechniejsza jest nędza ludzka i indyferentyzm wobec idei Państwa. Polska B dochodzi aż pod Warszawę i Katowice, a nie kończy się—jak myśleliśmy—na linii Sanu, Bugu i Wisły.

Musimy rozpocząć systematyczny i zwarty marsz przeciwko temu wspólnemu nieprzyjacielowi. Musimy doprowadzić do takiej koncentracji woli i wysiłku, by inwestycja, wykonywana w planowo określonym miejscu, budziła żywy oddźwięk i zadowolenie w całej Polsce. Musimy dojść aż tak daleko, by resorty państwowe przy dyspozycjach finansowych na dany okres inwestycyjny roczny, wyrzekły się egoizmu resortowego wyciśnięcia przy zastosowaniu wszelkich sztuk tej wiedzy „maksimum” środków materialnych dla siebie, a poczęły decydować z punktu widzenia realizacji planu. Musimy dojść aż do tego, by w sporach i dyskusjach o planie inwestycyjnym przeważała troska o treść, a nie o formę wniosku. Jeżeli te nastawienia są niemożliwe, to niemożliwa jest i walka o zabezpieczenie tych naczelných postulatów i celów, o których mówiłem uprzednio, to niemożliwe jest prawdziwe ruszenie z martwego punktu, choćbyśmy zmobilizowali bardzo znaczne środki materialne.

Nie negując w sposób absolutny szeregu potrzeb lokalnych, nie negując możliwości czy konieczności kompromisu między aktualnymi potrzebami dnia dzisiejszego i planowymi potrzebami przyszłości—w imię naczelných idei wzmocnienia sił i urządzeń obronnych, w imię syntetycznych potrzeb gospodarczych—musimy rzucić pierwsze konkretne hasło: rozbudowy nowego centralnego rejonu przemysłowego.

Tak, jak ongiś całym programem i symboliką polityczno-gospodarczą stało się to słowo: Gdynia—tak dziś stawiamy nowe hasło w programie uprzemysłowienia, które otrzymuje symboliczną i skróconą nazwę: okrąg centralny—Sandomierz. Dziś okrąg ten stanowi

większą pustkę programowo-gospodarczą niż ziemie wschodnie, pomimo iż istniały próby ustawową ulokowania tam specjalnych gałęzi produkcji. Nie jest on i dziś ani wybitnie rolniczy, ani przemysłowy. Nie ma on fizjonomii gospodarczej, choć w chwilach niebezpieczeństwa, wprost geofizycznie, musiałby się stać ośrodkiem zorganizowanej materialnej obrony. Jeśli tak jest, to tu rozwinąć się muszą nowe węzły komunikacyjne, to w dalszych dyspozycjach gospodarczych muszą nastąpić ważne korektury energetyczne, surowcowe i przetwórcze.

Ale i ściśle gospodarczo okrąg ten musi się stać pomostem, który stworzy rynek zbytu i dla płodów rolnych okręgów wschodnich i dla surowców i półproduktów okręgów zachodnich i odbiorcą energii, opartej o siły wodne i ciepło gazu ziemnego, a skoncentrowanej na południu. Można udowodnić materiałem ściśle rzeczowym, że wszelkie wysiłki gospodarczego ożywienia kreślow pozostaną w połowie bezskuteczne, jeżeli pomiędzy zachodem i wschodem pozostawimy martwe pustkowie, filtr bezwładu, okręgi przeludnione, nędzne i gospodarczo niezdefiniowane. Można nawet kusić się o dyskusję, że wytrzymałość zewnętrznych granic Polski na naciski będzie tym większa, im twardszy gospodarczo i organizacyjnie będzie kraj, obejmujący okręgi centralne między Sanem i Wisłą.

Drugim hasłem, które musimy — jeżeli nie podjąć, bo ma ono już swoją historię w Polsce — ale ożywić i zaktualizować, to hasło zatarcia układów strukturalnych, wyrosłych pod wpływem i naciskiem interesu państw zaborczych. Żadne z wielkich zagadnień go-

spodarczych do końca wojny nie zostało i nie mogło być ujęte w skali potrzeb Narodu i Państwa Polskiego. Te przemiany muszą być przyśpieszone i muszą znaleźć konkretny wyraz w nowych poczynaniach inwestycyjnych. Na tych dwu głównych hasłach należy chwilowo skoncentrować naszą uwagę, choć ani w przybliżeniu nie wyczerpują one naszych aspiracji gospodarczych.

Jeżeli chcemy pozostawać w granicach pełnego realizmu (tak, jak pozostaliśmy w ciągu 1936 r. i dziś wszyscy z zadowoleniem patrzymy w przeszłość, że wykonaliśmy nieco więcej, niż zamierzaliśmy i obiecywaliśmy, a nie odwrotnie), to musimy zbadać ten program od strony możliwości finansowych.

Pierwsze zręby rozbudowania przemysłu w tym okręgu—przemysłu, związanego z celami obrony Państwa, z rozbudowaniem dróg komunikacyjnych, uregulowaniem rzek, z doprowadzeniem i rozprowadzeniem gazu ziemnego i energii elektrycznej, muszą pochłonąć sumę ok. zł 3 mild. Nie możemy jednak zaniedbać normalnego programu dróg komunikacyjnych, rozbudowy dróg wodnych, regulacyj i melioracyj, inwestycji rolniczych, rolniczo-przemysłowych, rozbudowy Gdyni i floty handlowej, akcji budowlanej, akcji wyposażenia miast, niezbędnych urządzeń w całej Polsce i na ziemiach wschodnich, co zaabsorbuje corocznie nie mniej niż zł 250 miln. z funduszków publicznych. Pozostają jeszcze potrzeby specjalne: dotyczą one rozbudowy szkół i niektórych gmachów państwowych, potrzeb obronnych, ześrodkowanych w innych dzielnicach Państwa, a przede wszystkim wykończenia wielu prac, podjętych czasem w ostatnich latach bez należytego uzasadnienia, z punktu widzenia obecnych, nowych kryteriów, oraz potrzeby prac po-

szukiwawczych i badawczych—choćby w zakresie ustalenia naturalnych bogactw Polski na ziemiach wschodnich i wschodnio-południowych.

Tak więc widzimy, że plan 4-letni, obracający się w granicach sum, poprzednio wymienionych, dla nowego, szerszego i planowego programu już zupełnie nie wystarcza. W każdym razie, zanim moglibyśmy podjąć wykonywanie planu szerszego i dłuższego, np. 10-letniego, musimy przygotować odpowiednie warunki wstępne. Roboty, wcześniej zaczęte, bez względu na swe walory w przebudowie generalnej, omówionej poprzednio, muszą być wykończone. Ogólne tempo obrotów gospodarczych musi być wzmocnione, gdyż następnie nie należałoby unikać szerokiego współdziałania inicjatywy prywatnej w akcji uprzemysłowienia okręgów centralnych. Przeciwnie nawet, taki właśnie duży narodowy program mógłby regenerować anemiczną działalność prywatno-gospodarczą, mógłby wybitnie wzmocnić polski stan posiadania w przemyśle średnim i wielkim i skierować na inne tory działalność etatystyczną, rezerwując jej najszerokie pole w działach: rozbudowy ścisłego przemysłu obronnego, który zasadniczo winien się znajdować w ręku Państwa, oraz rozbudowy wszelkich dróg komunikacyjnych i magistrali elektrycznych i gazowych. Toteż plan 4-letni nie tylko nie upada, ale winien stanowić wyraźny pomost do planu znacznie szerszego. Byłby to okres dostateczny, aby w akcji planowania i w celowości wydatkowania nadzwyczajnych sum na wielki program inwestycyjny poczynić niezbędne postępy i przygotowania. Ponadto wstępne prace w tym nowym okręgu przemysłowym już obecnie zostaną do-

konane, głównie w ramach akcji, prowadzonej przez Min. Spraw Wojsk. i Ministerstwo Komunikacji.

Aby te nowe prace wciągnąć w orbitę planu 4-letniego, należy i ten plan rozszerzyć. Doświadczenie wskazuje, że warunki koniunkturalne—w kierunku dodatnim i ujemnym—ulegają tak szybkim zmianom, że zawodne jest preeliminowanie sum na dłuższy okres. Jednakże wedle stanu obecnego i przy uwzględnieniu wszystkich źródeł pieniężnych możnaby orientacyjnie mówić, że zdołamy zmobilizować na okres najbliższych 4 lat już nie zł 1800 miln., ale co najmniej zł 2400 miln. Do tego wniosku upoważniają przygotowania, które poczyniliśmy na rok 1937.

Tak więc, mobilizacja finansowa na rok 1937 może być oceniona w sposób następujący. Najważniejszym zagadnieniem jest—z punktu widzenia polityki rynku pieniężnego—sprawa drenażu tzw. „ryнку sztywnego”. Nie sądzę, abyśmy w pesymizmie kalkulacyjnym mieli przyjąć, że sytuacja rynku pieniężnego w Polsce w roku 1937 będzie gorsza niż w latach 1934 lub 1935. Raczej należałoby sądzić odwrotnie. W roku 1934 kapitalizacja na „ryнку sztywnym” wyraziła się sumą zł 240 miln., w 1935 r.—sumą zł 213 miln.

Zakładam więc, że plan inwestycyjny nie powinien wydrenować rynku pieniężnego zbyt silnie, i dlatego preeliminuję jako maksimum dopuszczalnych możliwości (w miln. zł):

Lokaty na rynku „sztywnym”	150
Wpływy z pożyczki francuskiej (finansowe)	136
Banki państwowe z własnych środków (B. G. K.)	10
Bilety skarbowe i kredyt krótko- oraz średnio-terminowy	150
Wpływy Funduszu Pracy na cele inwestycyjne	40

Razem: 486

Sumy te są obciążone następującymi zobowiązaniami, dotyczącymi całkowicie planowanych prac inwestycyjnych (w miln. zł):

Na rozbudowę kolei Śląsk-Gdynia (rezerwa z zamrożeń na r. 1937)	22
Na dotację na F. O. N.:	
1) z pożyczki francuskiej	100
2) ze środków pieniężnych własnych	100

Razem: 222

W ten sposób z całkowitej mobilizacji gotówkowej, wynoszącej—jak wspomniałem—zł 486 miln., po potrąceniu wymienionych zobowiązań zł 222 miln. pozostaje zł 264 miln., tj. dokładnie ta suma, którą obejmują inwestycje w przedłożonej Izbowi przez Rząd ustawie „o inwestycjach z funduszków państwowych w roku 1937”.

Elementy, obejmujące w projektowanej ustawie 12 grup wydatków inwestycyjnych, będą omówione i uzasadnione w dyskusji szczegółowej przez właściwych Ministrów i przez P. Referenta ustawy. W chwili obecnej pragnę tylko podkreślić, że na większą część preliminowanych wydatków istnieją upoważnienia ustawowe, a ostatnio np. przy uchwalaniu pożyczki inwestycyjnej w 1935 r. Izby Ustawodawcze udzieliły Rządowi generalnych pełnomocnictw do wydatków na cele inwestycyjne. Nie poszedłem za tym wzorem, ani też nie zasłaniałem się istniejącymi upoważnieniami. Pragnąłem bowiem, by Izby Ustawodawcze mogły mieć dokładny wgląd w całość kształtu wydatków, oraz by całością planu zainteresować opinię publiczną i rzeczową krytykę. Zgodnie z tendencją Szefa Rządu udzielimy też wszystkich wyjaśnień, które dla oceny przedłożenia będą konieczne. Natomiast pragnę pod-

kreślić, że wymienione kwoty gotówkowe nie zamykają w sobie wszystkich części składowych wysiłków inwestycyjnych w Polsce w 1937 r.

Tak więc, budżet zwyczajny — poza zaliczonym już Funduszem Pracy — przyczyni się do uruchomienia prac inwestycyjnych w 1937 r. na sumę ok. zł 175 miln. Z kredytów towarowych zagranicznych i z polskich należności, zamrożonych za granicą, skorzystają niektóre resorty do wysokości ok. zł 85 miln. Będą to przeważnie maszyny i urządzenia, a więc elementy, wzmacniające naszą zdolność produkcyjną. Wreszcie, mamy możliwości korzystania z pewnych kredytów ściśle prywatnych, nie obciążających naszych instytucyj finansowych — czy to w zakresie budowy dróg, czy też obwałowania rzek, czy wreszcie w zakresie dostaw towarowych inwestycyjnych. W końcu istnieje autonomiczny budżet śląski, który również prelininuje wydatki na inwestycje.

Jestem jak najbardziej oględny i ostrożny w udzielaniu zgody na powstawanie nowych zadłużeń, gdyby jednakże przyjąć, iż prace te dokonane zostaną na kwoty o połowę mniejsze niż w latach 1935 ÷ 36, to i wówczas pozycje te osiągną zł 50 ÷ 60 miln. rocznie.

Tak więc to, co w 1937 r. powstanie w Polsce w formie nowych inwestycyj — z dyspozycji czynników państwowych tylko — określi się sumą globalną zł 800 miln. Będzie to ogromny wysiłek Państwa, i mogę dziś spokojnie stwierdzić, że jest on możliwy już bez naruszenia czy to waluty, czy pozycji kredytu państwowego.

Warto jeszcze dla całości obrazu przytoczyć następujące informacje:

Inwestycje, planowane we Francji, w stosunku do całego budżetu łącznie z planem inwestycyjnym wyniosły w 1936 r. 19%. W Belgii na rok 1937 odnośny procent wynosi 20%. W Czechosłowacji inwestycje budżetowe i pozabudżetowe wynoszą 19% globalnej sumy wydatków, we Włoszech—15%, przy czym jednak — prawdopodobnie — pewne inwestycje wykonuje się ze specjalnych funduszy, nie podlegających opublikowaniu. W Austrii odpowiedni procent dla inwestycji cywilnych wynosi ostatnio niecałe 4%.

W Polsce na rok 1937 budżet i wydatki pozabudżetowe inwestycyjne, obliczane podobnie jak w innych krajach, obejmą sumę globalną w wysokości ok. zł 2 900 miln., inwestycje zaś z dyspozycji czynników państwowych—ok. zł 800 miln. Liczba, charakteryzująca ten wysiłek, wyniesie u nas 27.5%. W ubiegłym roku ten sam stosunek wyraził się kwotą ok. 20%.

Wyraźnie więc przechodzimy z formy pasywnej i konsumcyjnej wydatków państwowych na podwyższanie części twórczej i inwestycyjnej.

Praca ta dokonuje się w warunkach niełatwych. Trudności psychiczne pracy publicznej są Panom aż nadto dobrze znane. Trudności materialne były tu omawiane wielokrotnie.

Toteż z punktu widzenia polskiej rzeczywistości i troski o przyszłość Polski trzeba spojrzeć na całe zagadnienie i na ten fragment, który zawarty jest w dwu projektach ustaw: w projekcie bardziej generalnym, 4-letnim, związanym z podwyższeniem naszych walo-

rów obronnych i zapoczątkowaniem przebudowy struktury gospodarczej w nowym okręgu przemysłowym Polski, oraz w projekcie 1-rocznym, bardziej szczegółowym, związanym organicznie i planowo z pierwszym, a dotyczącym inwestycji, w których charakter gospodarczy przeważa.

Można, oczywiście, wywołać szereg wątpliwości i kwestyj, związanych z tymi projektami. Można twierdzić, iż troskę o podstawowe inwestycje możnaby całkowicie pozostawić prywatnej inicjatywie, gdyby tylko zapewnić jej trwałą i solidną rentowność. Można by sprzeciwiać się samej idei planowania i harmonizowania inwestycji w takim rozmiarze. Możliwość badać i odrzucać projekty inwestycji nierentownych albo pozornie nierentownych, czyniąc z tej zasady główne kryterium. Można usiłować przerzucać kwoty z jednej pozycji na drugą. Można też skoncentrować uwagę na wątpliwościach natury formalno-prawnej.

Każdy zarzut, z dobrą wiarą i z troską o dobro publiczne postawiony, zasługuje na uwagę, i uczynimy wszystko, by takie wątpliwości rozproszyć. Wszystkich jednak obaw nie usuniemy i nie pokonamy, gdyż sprawy, które dziś chcemy załatwić, dotyczą przyszłości. Dlatego projektuję, przynajmniej w odniesieniu do inwestycji o charakterze ściśle gospodarczym, włączyć jeszcze dwa elementy, które korygowałyby stopniowo możliwe błędy: pierwszy—to powołanie do życia małego, ale sprawnego i fachowego komitetu poza-biurokratycznego, któryby omawiał zasadnicze linie planu, harmonizował poczynania z potrzebami życia gospodarczego i alarmował w razie zauważenia jakichś braków; drugi—to publiczna sprawozdawczość z prac dokonanych.

Sądzę, że te zapewnienia opinia publiczna przyjmie

chętnie do wiadomości. Ale istota rzeczy pozostanie zawsze w tym, że projektowane prace i cele dojrzały już jako konieczność polityczno-gospodarcza i konieczność socjalna współczesnej Polski. Musimy pozytywnie, spokojnie, z męską decyzją pokonywać coraz większe trudności, jeżeli naprawdę cenimy zdobytą wolność i całość. W bezwładzie i w kryzysie wiecznie żyć nie można. Mamy pełną świadomość wagi zagadnienia obrony, zmobilizowanej przez cały Naród. Mamy świadomość, iż musimy uleczyć ostatecznie wszystkie głębokie rany i wszystkie choroby, które powstały w okresie długotrwałej niewoli i rozdarcia. Musimy stworzyć trwałą i mocną więź pomiędzy jedną dzielnicą Polski i drugą, pomiędzy Państwem i obywatelem, pomiędzy gospodarstwem i Narodem.

Polska musi własnym wysiłkiem stworzyć i budować codziennie i z uporem, ze świadomością celu własną nowoczesną organizację polityczną i gospodarczą, zdolną do życia, do rozwoju i do wytrzymania wszystkich ciśnień zewnętrznych i wewnętrznych.

Temu celowi służą w swej istocie i oba przedłożenia rządowe, które stanowią przedmiot naszych wspólnych trosk i rozważań.

MINISTER SPRAW WOJSKOWYCH
GEN. TADEUSZ KASPRZYCKI

INWESTYCJE ZWIĄZANE Z OBRONNOŚCIĄ

Nawiązując do dyskusji, która miała miejsce w czasie debat Komisji Budżetowej Sejmu nad budżetem Ministerstwa Spraw Wojskowych, pozwolę sobie przypomnieć Panom, że powszechnie uznano i specjalnie podkreślano niewystarczalność środków finansowych, przewidywanych w przedłożeniu sejmowym do dyspozycji wojska na okres budżetowy 1937/38 oraz na lata następne, i konieczność zmobilizowania nowych środków finansowych na ten cel. Stwierdzono bezspornie rozbieżność, jaka istnieje pomiędzy rosnącymi potrzebami armii w związku z koniecznością utrzymania obronności Polski na poziomie technicznym państw ościennych, a ograniczonymi możliwościami normalnego budżetu wojska.

Rząd, mając identyczny pogląd na sprawę, wniósł do Wysokiej Izby projekt ustawy o dotacji na rzecz Funduszu Obrony Narodowej.

Jednak, jak miałem zaszczyt przedstawić tę sprawę Komisji Budżetowej, wspomniany projekt tylko częściowo zaspokaja potrzeby naszej armii.

Rząd opracował projekt tej ustawy, mając na względzie zasadnicze elementy swej polityki gospodarczej i zaspokojenie innych dziedzin naszego życia państwowego, opierając się na wyniku bardzo skrupulatnej i wybitnie ostrożnej kalkulacji pomiędzy możliwościami, jakie daje nam nasza sytuacja gospodarcza, a koniecznościami, jakie wysuwa dzisiejsza ogólna koniunktura polityczna. Ustawę tę należy zatem rozumieć, jako etap na drodze do zapewnienia armii potrzebnych funduszy.

Dotacja na Fundusz Obrony Narodowej nie jest i nie może być granicą wysiłku finansowego społeczeństwa, to nie jest wszystko, co wojsku do wypełnienia jego wielkich zadań w dobie obecnej potrzeba. Toteż Rząd zdaje sobie należycie sprawę z tego, że nie wolno mu zaniechać starań o uzyskanie w tym celu dalszych środków finansowych.

Kontrola gospodarki tymi środkami finansowymi przez wojsko, która — zgodnie z rozporządzeniem w sprawie wykonania dekretu Pana Prezydenta Rzplitej o Funduszu Obrony Narodowej, ogłoszonym w „Dz. Ust. R. P.” Nr 53/1936, będzie prowadzona według ogólnych przepisów o gospodarce i rachunkowości pieniężnej w wojsku — daje pełnię możliwości najdokładniejszego zapoznania się organów Najwyższej Izby Kontroli ze stanem i sposobem ich realizacji.

Mówiąc o zadaniach, jakie stoją przed armią, chciałbym je wobec Wysokiej Komisji należycie i szczegółowo oświetlić. Zdajemy sobie jednak wszyscy sprawę z tego, że ujawnianie szczegółów organizacyjnych i zamierzeń władz wojskowych przyniosłoby więcej szkody aniżeli

pożytku dla pracy wojska. Zmuszony jestem ograniczyć te wyjaśnienia li tylko do zapewnienia Panów, że realizując kredyty, przeznaczone na dozbrojenie armii, będziemy kierować się myślą zapewnienia zaplecza dla naszego przemysłu wojennego, w dalszym ciągu rozszerzając naszą samowystarczalność przemysłową i obronną.

Zresztą w pracy tej nad usamodzielnianiem się Polski pod każdym względem nadal koordynować będziemy wysiłki i poczynania nasze z wysiłkami w tym kierunku innych resortów, nie tylko w bezpośrednio interesujących wojsko dziedzinach, jak w dziedzinie ścisłego przemysłu wojennego, względnie surowcowego, ale i w dziedzinie przemysłu pomocniczego i przygotowania personelu technicznego.

Pod hasłem tej koordynacji wysiłków został przez Rząd opracowany i wniesiony do Sejmu rządowy projekt ustawy o inwestycjach z funduszy państwowych na 1937 r.

Podkreślić pragnę przy tej sposobności, że duch tej pracy wojska nie nosi w sobie znamion agresji, a jest jednolitym wyrazem pokojowości i obronności Państwa i społeczeństwa.

Ponad tą pracą wojska, związaną ściśle z realizacją ogólnego planu inwestycyjnego Rządu, oraz ponad koordynacją naszych prac z pracami innych ministerstw, istnieje świadomość wytycznych i potrzeb planu Naczelnego Wodza, Marszałka Śmigłego Rydza. Praca nasza nacechowana jest troską o zapewnienie wszystkich warunków obronności naszego kraju—troską, abyśmy jako wartość bojowa, ta podstawowa gwarantka naszej niepodległości, nie pozostali w tyle pod względem doskonałości za innymi.

MINISTER KOMUNIKACJI
JULIUSZ ULRYCH

INWESTYCJE KOMUNIKACYJNE

Rozległa dziedzina zagadnień komunikacyjnych zajmuje w polityce inwestycyjnej Państwa naczelne miejsce. Inwestycje komunikacyjne — to inwestycje państwowe w całym tego słowa znaczeniu, gdyż obok Państwa tylko samorzady, i to wyłącznie w inwestycjach drogowych, biorą udział. Ten stan rzeczy utrzymuje się zresztą nie tylko w Polsce, gdyż zaspokajanie potrzeb komunikacyjnych — to podstawowy obowiązek i zasadniczy atrybut nowoczesnego państwa.

W Polsce w hierarchii potrzeb inwestycyjnych inwestycje komunikacyjne zajmują pierwsze miejsce. Braki naszej sieci komunikacyjnej, zarówno kolejowej, jak drogowej i wodnej, są jedną z głównych przyczyn naszego ubóstwa. Dobra sieć komunikacyjna obniża koszty produkcji i zwiększa jej rentowność. Dobra komunikacja obniża ceny u konsumenta, rozszerzając rynki zbytu zarówno terytorialnie jak i społecznie. Ten dobroczynny społeczny efekt ekonomiczny jednoczesnego wzrostu rentowności produkcji i obniżki cen, płaconych przez

konsumentów, daje dobra komunikacja dzięki obniżce kosztów transportu, które wchodzi zarówno w skład kosztów produkcji, jak i wymiany.

Rozbudowanie i udoskonalenie sieci komunikacyjnej podnosi dochód społeczny zarówno przez wzmoczenie produkcji i konsumpcji, jaki przez usunięcie strat, ponoszonych przy złym systemie transportu. Straty, jakie ponosi nasze rolnictwo wskutek złego stanu dróg kołowych w Polsce, idą w dziesiątki milionów. Poprawa stanu dróg wpływa na ułatwienie, a niekiedy wprost na umożliwienie przewozów, a poza tym na ich przyspieszenie i potanie. Z tych właśnie względów stała poprawa stanu sieci drogowych posiada duże znaczenie dla rozwoju przemysłu, rolnictwa i handlu.

Szczególnie zaniedbane są u nas drogi wodne, których naturalna sieć, rozpowszechniona po nizinnym naszym kraju i docierająca do najdalszych zakątków, doskonale nadawałaby się do spełniania zadań komunikacyjnych. Wskutek nieuregulowania i nieusplawnienia polskich rzek, z Wisłą na czele, drogi wodne w ogólnych transportach partycypują w 1%, z oczywistą dla gospodarstwa narodowego szkodą.

Polityka wodna w wielu państwach została już skonkretyzowana i ujawnia się w postaci stworzenia wielkich programów wodnych, które—pomimo bardzo trudnych nieraz warunków finansowych tych państw—są konsekwentnie wykonywane. Stwierdzono bowiem, że w dobie wielkiego kryzysu inwestycje wodne przynoszą wielorakie korzyści ekonomiczne i społeczne—tak doraźne, jak i trwałe. Inwestycje wodne, wykonywane w okresie kryzysu, kosztują tanio, po zrealizowaniu zaś dają państwu wielkie, trwałe wartości. Dążenie więc do tanich środków lokomocji wodnej, do taniej energii wodno-elektrycznej musi

i u nas znaleźć głębszy wyraz. Akcję regulacji naszych rzek obok budowy zbiorników, powołanych do magazynowania nadmiaru katastrofalnych wód, a będących jednocześnie zakładami wodnymi, uważać należy za akcję pierwszorzędного znaczenia.

Poważne straty ponosimy również wskutek niezadowalającego stanu technicznego naszych kolei i niezupełnego dostosowania naszej sieci kolejowej do struktury gospodarczej naszego Państwa. Budowa i udoskonalenie środków przewozu stanowi potężny i niezawodny instrument podniesienia dochodu społecznego, który też, szczególnie w naszych warunkach, musi być podstawą polityki gospodarczej. Inwestycje komunikacyjne wpływają ożywczo na inne gałęzie przemysłu, będące dostawcami materiałów, potrzebnych dla tych inwestycji. Nie tylko koleje, ale również i nowoczesne drogi kołowe wymagają licznych i różnorodnych materiałów i maszyn, produkowanych przez przemysł prywatny. Roboty publiczne dają z reguły zatrudnienie większym liczbom robotników niewykwalifikowanych, rekrutujących się z bezrobotnych — przeto przybywają nowe rzesze konsumentów, rozszerzające rynek zbytu. Ten sam efekt wywiera zatrudnienie małorolnej ludności wiejskiej, co ma niemałe znaczenie przy naszym strukturalnym bezrobociu wiejskim.

Kredyty, przewidziane w 1937 r. na inwestycje komunikacyjne, a więc: kolejowe, drogowe i wodne, stanowią łączną kwotę zł 121 miln. Nasuwa się pytanie, w jakim stopniu w granicach sum przydzielonych mogą być zrealizowane potrzeby komunikacyjne.

Zacznę od inwestycji kolejowych. Wiadome jest powszechnie, w jakim stanie przyjęliśmy koleje nasze w 1918 r. Tysiące zburzonych mostów i spalonych budynków, zastąpionych prowizoriami, zaniedbane

w najwyższym stopniu toru i przestarzały, zdemolowany, przy tym niedostateczny pod względem ilości tabor — oto ogólna charakterystyka ówczesnego stanu kolei.

W kierunku uporządkowania i dostosowania sieci do zmienionych warunków zrobiono stosunkowo wiele. Z liczby najważniejszych wykonanych dotychczas inwestycji, niezbędnych do usprawnienia i rozwoju sieci kolejowej, wymienię przede wszystkim budowę szeregu połączeń kolejowych na Górnym Śląsku oraz linię Kalety — Podzamcze, mających na celu uniknięcie konieczności przejazdów przez obce terytorium, następnie budowę magistrali węglowej Śląsk — Gdynia oraz budowę stacji portowej w Gdyni, budowę linii, łączących w sposób najkrótszy Warszawę z Poznaniem i Krakowem, i wreszcie wykonaną [dotychczas częściowo przebudowę] węzła warszawskiego i elektryfikację podmiejskich odcinków.

Ogólny koszt wykonanych dotychczas inwestycji kolejowych wynosi ok. zł 1 380 miln. Pomimo tak znacznych wydatków, poniesionych dotychczas przez Skarb Państwa na inwestycje kolejowe, należy stwierdzić, że obecny stan sieci kolejowej wykazuje jeszcze wielkie braki.

W 1936 r. z większych inwestycji kolejowych, w ramach ustalonego na ten rok programu, ukończono budowę linii kolejowych: Sierpc — Toruń i Zegrze — Tłuszcz, posunięto znacznie naprzód roboty przy budowie linii Sierpc — Brodnica, ukończono i oddano do użytku drugi tor na linii Kutno — Toruń. W warszawskim węźle kolejowym ukończono, między innymi, montaż konstrukcji żelaznej dolnej części dworca, wykonano

szereg robót na st. Warszawa-Zachodnia, oddano do eksploatacji stację postojową Grochów i dwutorową łącznicę Pruszków—Gołębki, a wreszcie uruchomiono pociągi o trakcji elektrycznej na podmiejskich odcinkach od Pruszkowa do Otwocka.

W dziale budowy większych mostów zakończono całkowicie odbudowę mostu przez rzekę Bug pod Małkinią, zmontowano na moście przez rzekę Narew pod Łapami 2 przęsła, zakończono budowę mostu pod Strumieniem (na Wiśle) oraz mostu przez rzekę Drwęcę na linii Jabłonowo—Działdowo.

W dziale inwestycji taborowych, realizowanych przez krajowe wytwórnie taboru, program 1936 r. daleko odbiegał od normalnych rocznych zapotrzebowań P. K. P. Mimo zwiększenia ogólnej kwoty wydatków na inwestycje publiczne w roku 1937 program ten—z uwagi na szersze uwzględnienie innych zadań—musiałby ulec dalszej redukcji, co ze względu na żywotny interes P. K. P., jak również ze względu na zaspokojenie minimalnych potrzeb produkcyjnych naszych wytwórni taborowych uznać należy za niemożliwe. Toteż w porozumieniu z Panem Ministrem Skarbu szukam możliwości zamówień na warunkach kredytowej dostawy.

W programie, obejmującym inne działy inwestycji kolejowych na łączną sumę zł 48 450 tys., przewiduje się w 1937 r. na budowę nowych linii kolejowych zł 8 490 tys. W granicach tej sumy zostanie ukończona budowa linii Sierpc—Brodnica, będzie rozpoczęta budowa łącznicy w Płocku między prawym i lewym brzegiem Wisły, pokryje się udział P. K. P. w kosztach budowy mostu kolejowodrogowego w Płocku przez Wisłę oraz wykona się

szereg robót uzupełniających na ostatnio zbudowanych nowych liniach kolejowych.

Z innych ważniejszych zamierzeń inwestycyjnych należy wymienić budowę i przebudowę węzłów kolejowych, jak: Kraków i Gdynia, oraz stacyj—z węzłem warszawskim na czele. Na budowę dworca głównego w Warszawie oraz na dalsze roboty, związane z przebudową węzła i podmiejskich odcinków w związku z ich elektryfikacją, przeznaczona jest suma 15 100 tys.

Ogólny koszt rozbudowy i przebudowy istniejących linii oraz węzłów i stacyj, jak również innych inwestycji, które mają być wykonane na istniejących już liniach kolejowych—wyniesie 38 280 tys.

W zakresie polityki inwestycyjnej na drogach publicznych wysuwają się na czoło dwa zagadnienia: budowa nowych dróg z twardą nawierzchnią, zwłaszcza na wschodzie kraju, gdzie gęstość dróg jest zupełnie minimalna, bo wynosi zaledwie 4.5 km na 100 km² powierzchni i 9.7 km na 10 tys. mieszkańców, i budowa trwałych nawierzchni ulepszonych na istniejących ważniejszych drogach państwowych. Trzecie zadanie inwestycyjne wypływa z dwóch poprzednich, gdyż drogi nie mogą się obyć bez mostów, toteż muszą być również budowane nowe mosty stałe, żelazne i żelbetowe oraz—z braku dostatecznych funduszy—również nowe mosty drewniane.

Dotychczas szliśmy po linii tych trzech wytycznych, budowaliśmy nowe drogi i mosty oraz ulepszaliśmy drogi istniejące, nie zapominając również o konserwacji dróg pozostałych. Rezultaty były odpowiednie do posiadanych środków finansowych, które nigdy nie były dostateczne; w każdym razie są pewne rezultaty, bo np. województwo wileńskie miało w 1918 r. 400 km dróg bitych, a obecnie posiada ich 2 000 km.

W szczególności w okresie 1936 r. w zakresie budowy dróg ulepszono nawierzchnię na długości 291 km oraz zbudowano nowych dróg państwowych 157 km.

Wśród ukończonych większych odcinków nawierzchni ulepszonych znajdują się drogi: Warszawa — Modlin, Warszawa — Radzymin, Warszawa — Mińsk Mazowiecki, Warszawa — Lwów (pod Warszawą, Lublinem i Lwowem), Warszawa — Łowicz, Poznań — Września, Kraków — Katowice, Kraków — Wieliczka. W budowie znajdują się odcinki dróg: Radom — Kielce, Kraków — Zakopane, Sosnowiec — Częstochowa — Piotrków, Łódź — Kalisz.

W zakresie budowy mostów zbudowano lub przebudowano 194 m mostów stalowych, 1 331 m mostów żelbetowych oraz 2 943 m mostów drewnianych.

Z większych mostów drogowych oddano do użytku: most stalowy na Pilicy w Spale, mosty żelbetowe na Pilicy w Białobrzegach, na Radomce w Jedlińsku, na Skawie w Makowie, na Tęczyńce w Tęczynie, na Hrywdzie w Lubiszczycach, na Mławie w Szeńsku, oraz mosty drewniane na Styrze w Majuniczach i na Wilii w Wilejce. W budowie znajdują się 2 wielkie mosty stalowe, mianowicie: most drogowy na Wiśle we Włocławku, który będzie ukończony w lecie 1937 r., oraz most drogowo-kolejowy na Wiśle w Płocku, gdzie rozpoczęto budowę podpór.

W roku 1937 budowa dróg państwowych obejmie 120 km kosztem zł 3 miln., subwencje zaś na budowę dróg samorządowych wyniosą zł 2·5 miln., z czego zł 500 tys. na drogi gminne, budowane przy wykorzystaniu świadczeń w naturze. Przy pomocy subwencji samorządy powiatowe i gminy zbudują ok. 150 km dróg wojewódzkich i powiatowych i ok. 120 km dróg

gminnych, razem więc powstanie blisko 400 km nowych dróg, nie licząc tych, które samorzady będą budowały z własnych wyłącznie funduszków na długości ok. 800 km.

Budowa ulepszonych trwałych nawierzchni obejmuje 243 km dróg państwowych kosztem zł 24 miln., budowa zaś mostów ok. 260 m mostów stalowych i 1 800 m mostów drewnianych kosztem zł 8·5 miln.

Z robót, wykonanych w 1936 r. w dziale wodnym w granicach kredytu zł 8 500 tys., należy przede wszystkim wymienić ukończenie budowy zapory w Porąbce. Przy budowie zapory i zakładu wodnego na Dunajcu w Rożnowie były prowadzone w dalszym ciągu roboty ziemne i wykopy skał. Przy budowie zbiornika na Brynicy w Kozłowej Górze są na ukończeniu roboty ziemne oraz została rozpoczęta budowa śluzy spustowej. Ponadto wykonuje się na Brynicy roboty regulacyjne w związku z budową zbiornika. Na wschodnich drogach wodnych były prowadzone roboty regulacyjne i pogłębiarskie na Prypeci i dopływach, roboty pogłębiarskie na kanale Królewskim i Muchawcu, a nadto przebudowa obiektów na kanale Królewskim, Ogińskiego i Augustowskim oraz na skanalizowanej Szczarze. Roboty przy zabudowaniu górskich potoków ograniczone zostały do wykończenia względnie kontynuowania prac, rozpoczętych w roku zeszłym, ze specjalnym uwzględnieniem dorzeczy rzeki Soły i Dunajca. Na Wiśle wykonano w małym zakresie roboty regulacyjne, potrzebne dla koncentracji koryta i ochrony wałów. Na Warcie w woj. łódzkim przeprowadzano roboty regulacyjne dla przystosowania do żeglugi odcinka Warty od Koła do ujścia Proсны w związku z zamierzoną budową kanału Warta—Gopło.

Z kredytu, przyznanego przez Fundusz Pracy w wysokości zł 3 432 500, wykonano roboty regulacyjne w dorzeczcu Wisły, Warty, Dniestru, Prutu, Niemna, Prypoci, objęte programem inwestycyjnym.

Program 1937 r., dostosowany do możliwości finansowych Skarbu Państwa, przewiduje: 1) kosztem zł 6 miln. kontynuowanie robót przy budowie zbiornika na Brynicy w Kozłowej Górze wraz z regulacją Brynicy, dokończenie budowy zbiornika na Sole w Porąbce i rozpoczęcie budowy zbiornika i zakładu wodnego w Czchowie, 2) kosztem zł 5 700 tys. zabudowanie górskich potoków w dorzeczcu Wisły i Dniestru, a przede wszystkim w rejonie zbiornika na Sole, regulację Wisły w celu przystosowania tej rzeki dla żeglugi i ochrony wałów, regulację Warty i uspławienie zachodnich kanałów żeglugi, ochronę Krakowa przed powodzią, rozbudowę portów wiślanych, uspławienie drogi wodnej Przemszy, 3) wreszcie, kosztem zł 3 300 tys. rozbudowę dla żeglugi i wschodnich dróg wodnych, w szczególności kanału Królewskiego, Augustowskiego i Ogińskiego, oraz regulację Niemna, Wilii, Prypoci.

Przedstawiony w ogólnych zarysach program inwestycyjny komunikacyjnych na rok 1937 posunie o krok naprzód realizację naszych najniezbędniejszych i najpilniejszych w tym kierunku zamierzeń. Pragnę w zakończeniu podkreślić, że komunikacje kolejowe, drogowe i wodne tworzą jedną całość i wzajemnie się uzupełniają. Nie można rozpatrywać tych zagadnień w oderwaniu od siebie, trzeba je traktować łącznie, mając na uwadze ogólne cele, to jest interesy obrony Państwa i rozwój gospodarstwa narodowego.

MINISTER ROLNICTWA I REF. ROLN.
JULIUSZ PONIATOWSKI

INWESTYCJE ROLNICZE

Celowość inwestycji i ich gospodarcze znaczenie mierzymy tym, jak dalece wpływają na podniesienie i usprawnienie produkcji, na uszlachetnienie produkowanego towaru, czyli tym, jak dalece bezpośrednio zmieniają wartość tego towaru. Inwestycje w zakresie Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych, które mają być dokonane w roku 1937, należą wszystkie, z małym wyjątkiem, do tej kategorii bezpośrednio [wpływających na wartość i podniesienie produkcji.

Dadzą się one rozdzielić na trzy grupy. Do pierwszej grupy zaliczam te, które bezpośrednio rozszerzają sam warsztat produkcyjny i zwiększają obszary uprawnej ziemi—są to melioracje. W zakresie melioracyj wiemy, że praca ludzka i wysiłek właścicieli gospodarstw nie może dokonać wiele tam, gdzie podstawowy ciek wodny nie jest zabezpieczony. I tu musi fundusz publiczny przyjść z pomocą, regulując możliwość dokonania melioracyj szczegółowych przez właścicieli gospodarstw. Nie tylko zmeliorowanie gruntu jest ce-

lem robót ziemnych, prowadzonych wokół cieków wodnych, a niejednokrotnie i zabezpieczenie pól od zniszczenia, które przy powodzi zachodzić może. A zatem regulacja cieków podstawowych, regulacja odpływów i wałowanie—to są te prace, które wchodzą w zakres robót melioracyjnych Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych.

Ta skromna suma, która wstawiona została na meliorację podstawowe do ustawy—zł 2 miliony—nie wyczerpuje całości tych prac. Dołącza się do niej kwota zł 1 100 000, figurująca w budżecie, a poza tym poważniejsza ilość prac, dokonywanych trybem szarwarkowym przy pomocy technicznego aparatu rządowego. Obok podstawowych melioracyj prace te dokonywane są również łącznie z komasacją gruntów. Stosujemy taki system, że we wszystkich wypadkach, w których komasacja gruntów wsi jest połączona z koniecznością włączenia w obręb gruntów komasacyjnych jakiegoś obszaru nieużytkowego, automatycznie zostaje sporządzony projekt regulacji wodnej na terenie, wymagającym melioracji. Koszty tej roboty technicznej włączone są w ową przeciętną stawkę, którą opłaca gospodarz gruntu z hektara—za dokonanie zabiegu komasacyjnego. Obliczyliśmy, że ok. zł 1·5 miln. kosztuje praca techniczna przy wykonaniu projektów i nadzoru przy komasacji, oraz niezbędne materiały pomocnicze.

Wreszcie, dołącza się do tego poważniejsza jeszcze suma na wałowania, którą osiągamy poprzez kredytowe prace przedsiębiorstw prywatnych. W tej chwili zawarte są już umowy na sumę zł 12 miln. na obwałowanie Wisły w górnym jej odcinku między Oświęcimiem i Sandomierzem. Rozpoczyna się przebieg tych wałów o jakieś 10 km poniżej Oświęcimia, obejmując odcinek do Krakowa. Na

pozostałym kawałku od Krakowa do Sandomierza również wałowanie nie jest całkowicie dotychczas wykonane. W ciągu najbliższych 2 lat prace te będą wykonane; koszt ich obliczamy na zł 6 ÷ 7 miln. Prace te będą mogły być wykonane prawdopodobnie w tej samej kredytowej drodze. Kredyt przedsiębiorców spłacany ma być w ciągu 4 lat, przy czym rok pierwszy, tzn. 1937/38, nie zawiera rat płatniczych. W 1937 r. na odcinku Oświęcim — Kraków ma być tych robót wykonanych 60%. Przeważnie w odniesieniu do 1937 r. do sum inwestycyj: zł 2 miln., zł 1·1 miln. i zł 1·5 miln. dołączyć trzeba zł 7·2 miln., jako wartość prac melioracyjnych, opłaconych przy wałowaniu.

Roboty w pomniejszych ciekach wodnych są rozrzucone po całym kraju. Celowość ich daje się mierzyć zasięgiem tej doliny rzecznej, którą bezpośrednio przygotowuje się do odwodnienia, i na której w ten sposób umożliwia się dokonanie osuszenia. Większość tych robót mieści się na prawym brzegu Wisły, województwa zachodnie bowiem mają większość cieków wodnych uregulowanych już dawniej, i tam pod tym względem są stosunkowo małe braki.

Ściśle się wiąże z tymi zabiegami melioracyjnymi jeszcze cząstka kredytu, zawartego w pozycji zł 16 miln., kredytowanych przez Fundusz Obrotowy Reformy Rolnej. Jest to pozycja zł 1·5 miln., przeznaczona na kulturę łąkową. Obserwacje nasze doprowadziły do stwierdzenia faktu, że niejednokrotnie bezpośrednio po zabiegu technicznym, osuszającym dolinę rzeczną, nie przychodzą zabiegi uprawne, i wtedy mamy do czynienia ze zjawiskiem, że teren, na którym wprowadzicie woda została spuszczone, nie zaczyna jeszcze być aktywny produkcyjnie. Biorąc botanicznie, wygląda to w ten sposób, że jeden typ roślinności

blotnej, wodnej, na skutek zmienienia warunków wilgotności ginie, a drugi typ—gdyby miał przyjść sam, to przyszedłby zapewne, ale po bardzo długich latach: wymaga to wprowadzenia sztucznej kultury łąkowej. Zmusiło to Rząd do zainteresowania się tą sprawą i do przyjścia z pomocą w zabiegu uprawnym. Przy tym w imię tej twardej oszczędności, której rolnictwo jest podporządkowane, oczywiście Rząd nie kredytuje największych wartości tych upraw, a więc przede wszystkim pracy ludzkiej. Całość wysiłku uprawnego musi być dokonana przez właściciela, bowiem kredyt dotyczy jedynie nasion trawiastych i nawozów sztucznych, które trzeba wprowadzić na torfowisko, aby umożliwić kulturę łąkową. Te kredyty mogą w sposób bardzo intensywny przyczynić się do podniesienia i rozszerzenia kultury łąkowej.

Dalsze kwoty z sumy zł 16 miln. przeznaczone są: zł 3 miln. na pomoc kredytową dla osadników, zwłaszcza w woj. wschodnich, oraz zł 11 miln. na pomoc budowlaną przy komasacji i parcelacji. Zwiększenie pomocy kredytowej dla osadników jest konieczne, ułatwi im bowiem zagospodarowanie się i przyspieszy moment, w którym warsztaty ich staną się pełnowartościowe. Uruchomienie pomocy przy zabudowie w czasie komasacji i parcelacji uaktywnia w wysokim stopniu pracę zainteresowanych, daje możliwość racjonalnego zużycia posiadanych przez nich środków własnych oraz przyspiesza zakończenie urządzania gospodarstwa. Jak dalece koszt przeniesienia budynku przy scalaniu jest tylko częściowo kredytowany, wystarczy przytoczyć, że przeciętna tego kredytu jest obliczona na zł 300 na osadę, a zatem stanowi sumę, która w olbrzymiej większości wypadków daje tylko pokrycie bezpośrednich gotówkowych

wydatków na towary przemysłowe, które bezpośrednio zakupić trzeba na rynku przemysłowym — w postaci gwoździ, okuć, szkła, materiałów na pokrycie dachów. Im krótszy będzie okres czasu, w toku którego gospodarstwo, stworzone z komasacji, czy nowe gospodarstwo osadnicze walczyć będzie z bezpośrednimi skutkami wstrząsu, jakiego doznać musiało przy komasacji, czy przy tworzeniu nowego osiedla, tym szybciej jego produktywność i jego świadczenia na rzecz gospodarstwa narodowego zostaną osiągnięte.

Dalecy jesteśmy od możliwości kredytowania w pełni gospodarstw osadniczych, jak i gospodarstw komasacyjnych. Tym niemniej gospodarstwa te będą miały przy tym przewidzianym kredycie poważniejszą pomoc na wzniesienie budynku. W kredycie, przewidzianym na cele budowlane, mieści się nieduża suma zł 2 miln., o której nie mogą powiedzieć, że bezpośrednio wpływa na produkcję. Jest to suma¹⁾, którą Centralna Kasa Spółek Rolniczych poprzez kasy pożyczkowo-oszczędnościowe dostarcza jako kredyt budowlany. W roku ostatnim po raz pierwszy ten kredyt został zastosowany właśnie na sumę zł 2 miln., i doświadczenie wykazało, że przeciętna tego kredytu wynosi zł 200. Jest to kredyt, przyspieszający zabudowanie, przyspieszający może nieraz poważniejszy remont budynku, polepszający stan budowli na wsi. Jeżeli nawet przyjąć założenie, że nie wpływa on bezpośrednio na produkcję, jak poprzednie kategorie kredytu, o których mówiłem — to jest rzeczą niewątpliwą, że wpływa on w sposób bezpośredni bardzo silnie na stan zdrowia ludności, a zatem i na stan siły Państwa.

¹⁾ W toku obrad Komisji Budżetowej Sejmu Rząd zgodził się na podwyższenie tej sumy do zł 3 miln.

Grupa trzecia inwestycji rolniczych, aczkolwiek nie objęta tym planem, musi być przede mnie Panom przedstawiona dla pełności obrazu. Jest to pozycja, zawarta w budżecie i wynosząca zł 5 miln. na inwestycje, zmierzające do usprawnienia obrotu rolniczego (dystrybucji w czasie i przestrzeni). Polska ma do wyrównania na odcinku zbytu produktów rolniczych wielkie zaległości. Usprawnienie przerobu, uszlachetnienie towaru do tej jakości, jaka mu zapewni dostęp na rynek światowy—są dla kraju rolniczego i eksportowego wartościami pierwszorzędymi. Wchodzą tu w grę: elewatory, śpichrze, chłodnie, urządzenia mleczarskie, instytucje, służące do przerobu płodów, przechowalnie owoców, instytucje, zmierzające do ułatwienia bezpośredniości obrotów, bezpośredniości kontaktu rolnika z rynkiem, a więc najrozmaitsze urządzenia rynkowe i rzeczniiane.

Suma zł 5 miln. — w stosunku do której istnieją perspektywy, że będzie ją można (w związku z możliwością podwyższenia dochodów z ceł) powiększyć w końcu roku gospodarczego—służyć musi w pierwszym rzędzie na dokończenie skromnego planu usprawnienia inwestycji mleczarskich. W miarę tego, jak eksport masła i eksport przetworów mleka zaczyna odgrywać coraz poważniejszą rolę, jest rzeczą pierwszorzędną podniesienie jakości towaru. Te wszystkie usprawnienia mleczarskie mają na oku ten właśnie cel. Inwestycje mleczarskie wyniosą zł 7 miln. Akcja została zapoczątkowana w ubiegłym roku, w roku zaś 1937 reszta tego programu będzie wykonana.

W odniesieniu do chłodni stan zaniedbania na-

szego kraju jest powszechnie znany. Mamy w tej chwili zaledwie 2 chłodnie; jedną w Gdyni, a drugą w Warszawie, która właśnie z tego kredytu w roku 1936 powstała. Przypuszczam, że w ciągu najbliższych lat zmuszeni będziemy do podwojenia tego wysiłku. Przewidziana jest w 1937 r. budowa chłodni w Łodzi, następna musiałaby być ulokowana na terenie Więszczyzny.

W ubiegłym roku został wybudowany elewator w Gdyni, który w pełni, jak się zdaje, będzie odpowiadał potrzebom portu przeładunkowego i potrzebom eksportu zbożowego. Ilość elewatorów, którą posiadamy, jest daleka od potrzeb kraju—zarówno ze względu na istniejący eksport, jak i konieczności posiadania zapasów w razie niebezpieczeństwa wojny. Dotychczasowe elewatory nie są wszystkie szczęśliwie rozmieszczone, i dlatego ich użyteczność nie jest wielka, a nadto ilość ich jest zupełnie nie wystarczająca.

Usprawnienie zbytu produktów rolniczych wiąże się nie tylko z przybliżeniem producenta do konsumenta, ale również w sposób bardzo silny z naszą zdolnością eksportową. Im mniej mamy możliwości ingerowania w tym eksporcie poprzez sztuczne jego popieranie — albowiem siły nasze w porównaniu z siłami innych państw są pod tym względem słabe—tym większą musimy zwrócić uwagę na jakość produktów, która zapewnia trwałość i ciągłość dostaw na świecie. Należy sądzić, iż to usprawnienie w połączeniu z taniością naszej produkcji rolniczej pozwoli na coraz szersze ugruntowanie się naszego eksportu.

MINISTER PRZEMYSŁU I HANDLU
ANTONI ROMAN

ELEKTRYFIKACJA, GAZYFIKACJA, INWESTYCJE MORSKIE

Inwestycje w zakresie Ministerstwa Przemysłu i Handlu dotyczą kwestyj energetycznych: elektryfikacji i gazyfikacji, oraz inwestycji, związanych z morzem.

Zasadniczym celem pierwszej kategorii inwestycji, tj. energetycznych, jest rozwój rynku wewnętrznego, drugich, tj. morskich—udoskonalenie wymiany z zagranicą.

Wszystkie wspomniane inwestycje zaprojektowane zostały nie tylko pod kątem widzenia ich celowości gospodarczej, lecz również ze zwróceniem uwagi na bezpośrednie i pośrednie korzyści dla wewnętrznego rynku, głównie rynku pracy, powiększającego się w miarę procesu inwestowania. Moment podniesienia potencjału obronności Państwa stanowił w planach Ministerstwa Przemysłu i Handlu jeden z zasadniczych drogowskazów — zgodnie z ogólnym nastawieniem planu Rządu.

Zacznę od omówienia inwestycji energetycznych.

Charakterystyczną cechą dotychczasowego wykorzystywania naszych źródeł energii jest ta okoliczność, iż

wykorzystywanie to ześrodkowane jest głównie na jednym krańcu Rzeczypospolitej, tj. w zagłębiu węglowym. Dążeniem naszym winno być z jednej strony możliwie najdalsze rozproszczenie tej energii po kraju, z drugiej zaś—uniezależnienie się od źródła energetycznego, ześrodkowanego w jednym miejscu.

*

Porównując dane liczbowe, dotyczące naszej wytwórczości energii elektrycznej, z liczbami w innych krajach, stwierdzamy, że Polska nie tylko jest spóźniona pod względem elektryfikacji o jakieś 25 lat w stosunku do Europy Zachodniej, lecz nawet nie odrabia swoich zaległości w tej dziedzinie.

Jesteśmy na szarym końcu pod względem użytkowania elektryczności. Gdy na 1 mieszkańca przypada u nas ok. 90 kWh rocznej produkcji tej energii, to na Zachodzie i w Ameryce Północnej produkcja ta często przekracza na 1 mieszkańca 1 000 kWh. Przy tym, o ile za granicą postępuje szybko centralizacja wytwórczości, doprowadzająca do obniżenia cen prądu, to u nas wzrasta głównie ilość drobnych i średnich elektrowni, przeważnie pracujących na oświetlenie, drogo wytwarzających i drogo sprzedających energię.

Plan elektryfikacji Polski, jak i każdego zresztą kraju, polega na tym, aby możliwie racjonalnie wyzyskać naturalne źródła energii, zebrać produkowaną z tych źródeł energię elektryczną do pewnego systemu szyn zbiorczych — systemu wspólnego dla całego kraju lub jego znacznej części i dostarczyć tę energię tam, gdzie ona jest potrzebna.

Położenie geograficzne źródeł energii w Polsce wskazuje, że linia elektryczna, łącząca pomiędzy sobą te źródła — szyny zbiorcze — musiałaby przechodzić na południu kraju z zachodu na wschód, od zagłębia węglo-

wego przez siły wodne Podkarpacia do zagłębia naftowego, a raczej gazowego, z ewentualnym przedłużeniem na południowy wschód do możliwych elektrowni wodnych na Dniestrze.

Położenie wspomnianej linii zbiorczej i rozmieszczenie głównych ośrodków spożycia energii elektrycznej, do których ta energia ma być z szyn zbiorczych doprowadzona, wskazuje naturalne kierunki głównych linii przesyłowych, które stanowiąby szkielet ogólnokrajowej sieci elektrycznej bardzo wysokiego napięcia. Ten główny szkielet linii przesyłowych o b. wysokim napięciu musi być wsparty przez większe jednostki wytwórcze, położone w środkowych częściach kraju.

Aby zelektryfikować kraj, nie wystarczy jednak energię elektryczną wytworzyć i przesłać liniami b. wysokiego napięcia do pewnych ośrodków. Linie przesyłowe bardzo wysokiego napięcia nie mogą służyć do bezpośredniego zasilania odbiorców. Taniaść energii elektrycznej i jej upowszechnienie zależy jeszcze bardziej niż w każdej innej dziedzinie wytwórczości przemysłowej od zwiększenia jej produkcji, a co za tym idzie i wzrostu konsumpcji. Zwiększenie zaś konsumpcji energii elektrycznej nie jest możliwe bez rozbudowy gęstych sieci rozdzielczych użytkowego napięcia, doprowadzających energię do każdego abonenta.

Dlatego też pierwszym zadaniem w dziedzinie elektryfikacji jest pokrycie większych obszarów kraju gęstymi sieciami rozdzielczymi okręgowymi, które podnoszą konsumpcję energii elektrycznej.

Należy więc stworzyć, względnie rozszerzyć szereg przedsięwzięć sieciowych, które rozdzieląby energię elektryczną na pewnych obszarach, pobierając ją z linii

przesyłowych b. wysokiego napięcia. W ten sposób powstaje potrzeba stworzenia okręgów elektryfikacyjnych. Okręgi te z jednej strony muszą być dość duże, aby zapotrzebowanie okręgu usprawiedliwiało kosztowne urządzenie podstacji rozdzielczej na odpowiedniej linii przesyłowej, a z drugiej strony, aby okręgi te przy obecnym stanie rozwoju zapotrzebowania nie przekroczyły granic zasięgu, możliwego dla napięć do 30 tys. woltów.

Ten etap elektryfikacji okręgowej w Europie Zachodniej jest już od szeregu lat zakończony i państwa Europy Zachodniej realizują obecnie etap następny, zmierzający do powiązania ze sobą elektrowni i poszczególnych sieci w jedną harmonijną całość, ogarniającą całe Państwo i dającą możliwość przesyłania energii z jednego końca na drugi i wzmacniania w ten sposób ciągłości i bezpieczeństwa ruchu. My właściwie rozpoczynamy dopiero etap elektryfikacji okręgowej. Etapu tego nie da się w żaden sposób ominąć; nie ma racji budować dużych elektrowni lub wielkich linii przesyłowych, jeśli nie będzie możliwości sprzedać wytworzonej i przesłanej energii elektrycznej.

Opracowany w myśl tych wytycznych program inwestycyj elektryfikacyjnych przewiduje w ciągu 4 lat wydatek w kwocie zł 126·25 miln. Z kwoty tej na inwestycje w roku bieżącym przeznaczona się zł 12 miln. Powyższa suma zostanie w bież. roku użyta przede wszystkim na rozpoczęcie budowy elektrycznej linii bardzo wysokiego napięcia Starachowice — Warszawa, mającej stanowić przedłużenie budującej się linii Mościce — Starachowice, następnie na budowę linii bardzo wysokiego napięcia z Mościc do Chorzowa, wreszcie na budowę linii wysokiego na-

pięcia Rzeszów — Nisko. Poza tym część z omawianej kwoty zostanie przeznaczona w bież. roku na rozbudowę elektrowni w Mościcach, reszta zaś na rozbudowę sieci elektrycznych rozdzielczych w poszczególnych okręgach elektryfikacyjnych.

Wprowadzająca stosowanie elektryczności do warsztatów pracy, zwiększymy wydajność i szybkość wytwórczą, obniżymy koszty produkcji, damy znaczne ułatwienia w dziedzinie komunikacji i przyczynimy się do powstawania nowych gałęzi wytwórczości, a tym samym do łagodzenia bezrobocia. Rodzimy przemysł, średni, mały i nawet rzemiosło — mogą racjonalnie rozwijać się tylko na podłożu elektryfikacji, przeprowadzonej szeroko, dostępnej dla każdego i stwarzającej tym samym dla każdego pomyślne warunki do jego działalności gospodarczej.

Nadmienić również należy, że przedsiębiorstwa elektryfikacyjne są przedsiębiorstwami o pewnej lokacie kapitału i posiadają szerokie możliwości towarowego kredytu, spłacanego z dochodów i odpisów renowacyjnych w przeciągu kilku lat.

Każdy złoty, wydany na budowę sieci elektrycznej, spowoduje dodatkowe zainwestowanie poważnych kwot na instalacje wewnętrzne, ożywiając odnośne gałęzie przemysłu i zwiększając tym samym zatrudnienie. Z uwagi zaś na wielkie opóźnienie Polski pod względem elektryfikacyjnym — możliwość prowadzenia przez sieciowe zakłady elektryczne gospodarki ekspansywnej — rozwój wszcz — jest jeszcze na długie lata zapewniona.

A że przy tym możliwość pobierania energii elektrycznej w dowolnej porze dnia i ilości, z pewnych źródeł i po dostępnej cenie jest znakomitym bodźcem do powstawania zakładów przemysłowych i warsztatów rzemieślniczych oraz powoduje automatyczne powstawa-

nie przemysłu instalatorskiego i elektrotechnicznego— można przeto śmiało twierdzić, że wkroczenie na drogę intensywnej elektryfikacji jest jednym z najskuteczniejszych sposobów, pobudzających do akumulacji kapitału wytwórczego.

Obecny plan inwestycyjny w miarę możliwości finansowych czyni zadość tym postulatom i zawiera maksimum tego, co w obecnej sytuacji można wykonać.

*

Przystępując do omówienia inwestycji w zakresie g a z y f i k a c j i, stwierdzić należy, że znaczenie gazu ziemnego dla gospodarstwa narodowego jest również ogromnie doniosłe, aczkolwiek dotychczas mało doceniane.

Przede wszystkim gaz ziemny stanowi bardzo wydajne i dogodne źródło energii cieplnej, a to ze względu na wysoką wartość opałową, oraz z uwagi na jednostajność składu i swą formę. Gaz ziemny bowiem może nie tylko zastąpić wszelkie inne źródła energii cieplnej, ale umożliwia przeprowadzanie szczególnych procesów termicznych, które w takiej doskonałości za pomocą innych materiałów opałowych nie mogą być uzyskane. Ponadto gaz ziemny może służyć również jako materiał wyjściowy dla szeregu procesów chemicznych.

Do ważniejszych złóż gazowych w Polsce należą: a) Borysław, b) Bitków—Pasieczna, c) siodło potockie między Jasłem a Krosnem, d) siodło Górki—Strachocin (koło Brzozowa), e) Daszawa koło Stryja.

Wykorzystanie więc gazu ziemnego, jako źródła energetycznego, odpowiada postulatowi decentralizacji źródeł energetycznych. Przez racjonalne bowiem wykorzystanie złóż gazowych uzyskamy drugie centrum energetyczne (po centrum węglowym). Uwzględnia-

jąc poza tym źródła energii wodnej, otrzymamy system energetyczny, odpowiadający najżywotniejszym naszym celom.

Wyliczone złoża gazowe stwarzają wielkie możliwości gazyfikacji kraju. W ramach obecnego planu inwestycyjnego należało skoncentrować się na jednym zagadnieniu. Wybrano, jako najpilniejsze — gazyfikację połaci kraju, obejmującej centralny rejon przemysłowy radomski i rejon między Wisłą a Sanem, w którym powstać mają wkrótce poważniejsze zakłady przemysłowe. Jako źródło energetyczne ustalono kopalnię w Roztokach, która obecnie rozporządza 615 m³ gazu na 1 minutę.

Planem inwestycyjnym objęto budowę gazociągu o trasie, która prowadzić będzie z Roztok przez Kolbuszowę, Tarnobrzeg do Sandomierza, gdzie przekroczy Wisłę, a następnie przez Ostrowiec do Lubieni; w tym punkcie rozdzieli się na odnogę zachodnią do Skarżyska i północną: Lubienia—Kiedrzyń—Pionki z odnogą Kiedrzyń—Radom. W części południowej są przewidziane odnogi do Rzeszowa, do Mielca i do Niska. Ponadto poprowadzi się z istniejącego gazociągu Roztoki—Mościce odnogę od Pilzna do Dębicy. Długość głównej trasy wynosi ok. 250 km, a odgałęzień—ok. 100 km.

Ogólny koszt projektowanej inwestycji, którą zamierza się wykonać w ciągu 2 lat, wynosić będzie ok. zł 12 miln.

Główna część kwoty inwestycyjnej przypadnie hutnictwu śląskiemu, natomiast robocizna przy samym wykonywaniu rurociągu przypadnie województwom: krakowskiemu, lwowskiemu i kieleckiemu.

Rozważając gospodarczą celowość tej inwestycji, należy stwierdzić, że dostarczy ona wysokocennego

i taniego opału gazowego dla szeregu zakładów przemysłowych w centralnym rejonie przemysłowym i tym samym przyczyni się do udoskonalenia i potanienia fabrykacji w istniejących zakładach, zachęcając zarazem do powstawania nowych zakładów przemysłowych, jak również i do nowych wierceń w poszukiwaniu gazu i ropy naftowej w rejonie między Wisłą a Sanem. Ponadto inwestycja ta przyczyni się do wydatnego rozładowania bezrobocia w tych silnie zaludnionych okolicach, w których niewątpliwie spowoduje powstanie szeregu nowych placówek przemysłowych.

Wykonanie tej inwestycji nastąpi w latach: 1937 i 1938, przy czym w pierwszym roku ma być wykonany—kosztem zł 10 miln., przewidzianych w zgłoszonym projekcie ustawy—główny gazociąg na trasie Roztoki—Kolbuszowa—Tarnobrzeg — Sandomierz—Ostrowiec—Lubienia—Starachowice—Skarżysko, oraz odnoga do Rzeszowa. Natomiast w roku 1938 będzie wybudowany gazociąg na trasie Lubienia—Kiedrzyń—Pionki oraz odnogi do Radomia, do Niska, do Mielca i odnoga gazociągu mościckiego: Pilzno—Dębica.

W ten sposób dokonana inwestycja powinna stanowić wstęp do dalszej planowej gazyfikacji kraju. Punktem wyjścia tego planu powinno być wykorzystanie wszystkich istniejących źródeł energii gazowej i przydzielenie im odpowiednich rejonów utylizacyjnych.

*

Z kolei pragnę omówić drugi dział inwestycji, mających być dokonany przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, tj. inwestycji, związanych z morzem. Na wspomniane inwestycje składa się prowadzenie dalszej rozbudowy portu

w Gdyni oraz w Wielkiej Wsi, przystani w Pucku i Jastarni, jako też inwestycje, związane z rybołówstwem morskim.

Czteroletni program portowy przewiduje wykonanie nowych inwestycji portowych na sumę zł 35 755 tys.

Port gdyński w obecnym jego stanie, aczkolwiek z konieczności przerabia przypadający mu w udziale przeładunkowy obrót, posiada jednak liczne braki, wobec czego nie może zaspokajać stawianych mu przez życie gospodarcze wymagań. Projektowane inwestycje mają więc na celu usunięcie istniejących braków przez usprawnienie i potanieńczenie pracy portu. Dzielą się one na dwie zasadnicze grupy: a) budowlę wodną i b) urządzenia portowe oraz dla bezpieczeństwa żeglugi.

Na budowlę wodną przewiduje się użycie zł 17 610 tys. Na inwestycje w tej grupie składają się: rozbudowa falochronów, pogłębienie nabrzeży dla przeładunku węgla, przedłużenie mola pasażerskiego i zapoczątkowanie budowy kanału przemysłowego.

Jedną z najpilniejszych potrzeb portu gdyńskiego jest stworzenie terenów dla przemysłu portowego. Brak takich terenów uniemożliwia powstanie w Gdyni takiego przemysłu, a zgłaszane w tym kierunku zapotrzebowania nie mogą być zaspokajane. W związku z tym program inwestycyjny przewiduje zapoczątkowanie budowy kanału przemysłowego, co stworzy nowe tereny dla przemysłu wielkości ok. 50 ha.

Urządzenia portowe i dla bezpieczeństwa żeglugi przewidują użycie zł 13 405 tys. Wyposażenie portu gdyńskiego w niezbędne urządzenia pozostało daleko w tyle za rozbudową portowych budowli hydrotech-

nicznych. W wyniku tego niektóre zupełnie wykończone i gotowe do eksploatacji nabrzeża, jak np. Czechosłowackie i Rumuńskie, stanowiące 60% całości nabrzeży strefy wolnocłowej, są zupełnie pozbawione magazynów i dźwigów. Sieć komunikacyjna jest niedostatecznie rozbudowana i posiada liczne braki, nabrzeża są przeważnie niezabrukowane itp. Na inwestycje w tej grupie składają się więc: roboty przy budowie magazynów, dźwigów i urządzeń przeładunkowych, budowa dróg, ulic, torów kolejowych oraz innych urządzeń, służących celom eksploatacji portu.

Poza inwestycjami w porcie gdyńskim program inwestycyjny zawiera również pewną grupę robót na wybrzeżu morskim na ogólną kwotę zł 4 740 tys. Inwestycje tej grupy przewidują wykonanie robót w porcie rybackim w Wielkiej Wsi. Dalej, dział ten obejmuje kredyty na ubezpieczenie brzegu morskiego, oraz na budowę przystani i urządzeń w portach rybackich, jak: Puck, Jastarnia i inne.

Jedną z ważniejszych inwestycji tego działu jest projekt budowy kanału, łączącego port Wielka Wieś z zatoką Pucką. Wybudowanie tego kanału kosztem ok. zł 3 miln. przyczyni się zarówno do rozwoju rybołówstwa dalekomorskiego, jak i rozwoju przemysłu rybnego w miejscowościach, położonych nad zatoką Pucką, jak: Swarzewo, Puck i Rewa. Ponadto kanał ten ułatwi wymianę surowca rybnego oraz przyczyni się do rozwoju żeglugi przybrzeżnej, pasażerskiej i towarowej, na terytorialnych wodach polskich.

Wszystkie projektowane roboty będą wykonane przez robotnika polskiego i z materiałów krajowych, z wyjątkiem nieznacznej części specjalnego żelaza na pale szpuntowe dla pogłębienia nabrzeży, które nie jest wyrabiane w kraju.

W bieżącym roku z kwoty zł 5 miln., przeznaczonych na inwestycje morskie, przewiduje się użycie na inwestycje portowe zł 3 350 tys. Z sumy tej przewiduje się następujące wydatki (w tys. zł):

Budowle nadziemne	1 490
Budowa dróg, wiaduktów itp.	710
Urządzenia przeładunkowe	615
Instalacje i tabor	315
Roboty na wybrzeżu morskim	220

Razem: 3 350

Niezależnie od omawianej kwoty zł 3 350 tys. będzie ponadto przeznaczona w 1937 r. na bieżące inwestycje morskie zł 455 180, preliminowane w budżecie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, oraz część robót zostanie wykonana na kredyt na kwotę ok. zł 4·4 miln. Ogółem zatem w bież. roku inwestycje portowe zostaną wykonane na łączną kwotę zł 8 205 180.

Gospodarcza celowość powyższych inwestycji jest powszechnie znana i zrozumiała.

Omawiane inwestycje portowe, mające głównie na celu rozbudowę oraz usprawnienie portu gdyńskiego, zmierzają bezpośrednio do rozwoju i udoskonalenia naszej wymiany z zagranicą, a tym samym i do korzystnego oddziaływania na nasz bilans płatniczy. W wymianie bowiem z zagranicą port gdyński odgrywa szczególnie olbrzymią rolę.

Rolę tę dobitnie ilustruje fakt, że w ogólnych obrotach towarowych Polski z zagranicą Gdynia łącznie z tranzytem osiągnęła w 1936 r. po stronie wywozu 6 407 489 t, a po stronie przywozu 1 335 455 t, wyprzedzając niejedną z wielkich portów europejskich. Również w wyniku wydatnej pracy portu gdyńskiego udział obrotów portów polskiego obszaru celnego w naszej wymianie z zagranicą wzrósł w ostatnim

roku pod względem ilości do 77·2%, a pod względem wartości do 65·3% całego obrotu zagranicznego Polski.

Dzięki aparatowi techniczno-handlowemu, jaki sobą przedstawia dziś port gdyński—może w dalszym ciągu rozwijać się proces uniezależniania się handlu polskiego od obcego pośrednictwa.

W jakim stopniu nasz handel zdołał się wyzwolić spod kontroli obcych portów—świadczy fakt, że w 1934 r. przez oba porty polskiego obszaru celnego przeszło w przywozie 98%, a w wywozie 99% ogólnych obrotów w naszej wymianie towarowej z zagranicą, dokonywanej drogą morską. A więc znikomy tylko odsetek tych obrotów przeszedł przez obce porty.

Wysokość oszczędności, jaką zyskaliśmy w naszym bilansie płatniczym z tytułu skierowania towarów na porty polskie w okresie od 1922 r. do 1935 r., należy szacować, licząc przeciętnie zł 20 od tony, na ok. zł 2 430 miln.

To zatem tak wszechstronnie korzystne oddziaływanie własnego portu na całokształt naszego życia gospodarczego szczególnie uzasadnia gospodarczą celowość projektowanych inwestycji portowych.

*

Przystępując z kolei do omówienia zamierzonych inwestycji w dziale rybołówstwa morskigo, należy stwierdzić, że ten nowy dla nas i najmniej znany dział pracy na morzu zasługuje na jak najbaczniejszą uwagę. Sprawa bowiem rozwoju rybołówstwa morskiego jest sprawą wyjścia na świat po nowy surowiec, a więc po nowe źródło dochodów i nowe pole pracy dla wolnych rąk roboczych.

Miarą znaczenia rybołówstwa morskiego dla Polski jest ujemna pozycja, wynosząca blisko zł 400 miln.

w naszym bilansie płatniczym za ostatnie 10-lecie. Taką więc sumę zapłaciliśmy w tym czasie zagranicy za ryby, poławiane na obcych statkach, przez obcych rybaków, na terenach dostępnych dla wszystkich, a zatem i dla nas.

Szybszy rozwój rybołówstwa datuje się dopiero od 1928 r., tj. od chwili rozpoczęcia przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu planowej akcji pomocy dla rybołówstwa.

Obok popierania rozwoju rybołówstwa bałtyckiego poczyniono wysiłki w kierunku zorganizowania połowów śledziowych na morzu Północnym. Miano na uwadze, że w powyżej przytoczonej sumie ok. zł 400 miln. zapłaciliśmy za import samych śledzi solonych ok. zł 300 miln. Dlatego zdecydowano przeprowadzić próbę organizacji połowów śledziowych na morzu Północnym pod polską banderą z oparciem o Gdynię.

Ta planowa akcja przyniosła w ostatnim 10-leciu zupełnie określone rezultaty. Gdy jeszcze w 1927 r. polskie połowy morskie pokrywały zaledwie ok. 2·2% naszej ogólnej konsumpcji ryb morskich, to w 1936 r. rybołówstwo polskie pokryło ok. 31% potrzeb rynku wewnętrznego.

W parze z rozwojem połowów morskich idzie związany z nim rozwój rybnego przemysłu przetwórczego, który z 422 t przerobionych ryb w 1927 r. wzrasta w ubiegłym sezonie 1935/36 do 13 tys. t. Młody przemysł konserwarski, który jeszcze w sezonie 1929/30 wyprodukował zaledwie 1·8 miln. puszek konserw, obecnie produkuje rocznie ok. 12 miln. puszek o wartości łącznej ok. zł 5 miln., zapoczątkowując równocześnie eksport tego produktu przede wszystkim

do Stanów Zjedn., dokąd w ub. r. wywieziono ok. 2 miln. puszek konserw rybnych o wartości ok. zł 600 tys.

Również i rozwój handlu rybnego na wybrzeżu został znacznie posunięty naprzód. Gdy w 1930 r. przez port gdyński przeszło zaledwie 323 t ryb, to w 1936 r. obrót ten osiągnął 55 tys. t. Gdynia więc stała się w szybkim czasie jednym z najpoważniejszych rynków rybnych na Bałtyku.

Rozwój rybołówstwa naszego wywiera coraz silniejszy wpływ na ograniczenie importu nie tylko ilościowo, ale i pod względem jego wartości. Jeżeli zważymy, że w 1936 r., wedle tymczasowych danych, wartość importu ryb morskich, nie licząc takich produktów, jak tran i mączka rybna, wyniosła ok. zł 20 miln., a polska produkcja stanowi 46% importu, możemy szacować, że korzyść, jaką przyniosło w tym roku polskie rybołówstwo morskie dla naszego bilansu płatniczego, wyraża się co najmniej kwotą zł 9 miln., zysk zaś w naszym bilansie, wynikający ze stopniowego zastępowania importu przez własną produkcję, wyniósł w ciągu ostatnich 4 lat zł 26 miln.

Dane, przytoczone przeze mnie, zdają się bezsprzecznie świadczyć, że nakłady na rybactwo morskie w warunkach kraju importującego, jakim jest Polska, należą do inwestycji, najszybciej i najskuteczniej rentujących się pod względem ogólnopństwowych korzyści gospodarczych.

Ta okoliczność, jak również fakt, że rozwój rybołówstwa morskiego zapewnia zatrudnienie bardzo znacznej liczby rąk roboczych ludności, zamieszkałej na wybrzeżu i wymagającej szczególnej opieki Państwa, że umożliwi zdobycie taniego surowca, odgrywającego poważną rolę w wyżywieniu szerokich mas ludności, a z drugiej strony, że przedsiębiorstwa rybackie

należą do nisko rentujących się z punktu widzenia indywidualnej gospodarki—wszystko to szczególnie przemawia za podjęciem nowych w tej dziedzinie inwestycji.

Czteroletni plan obejmuje zarówno rozbudowę flotylli rybackiej jak i innych urządzeń niezbędnych dla rozwoju rybołówstwa morskiego.

W zakresie flotylli rybackiej przewiduje się budowę 40 dalekomorskich kutrów rybackich dla dalszych połowów bałtyckich oraz 8 ługrów śledziowych dla połowów śledzi na morzu Północnym. Przewiduje się ponadto udzielenie subwencji przedsiębiorstwom prywatnym na pokrycie części kosztów budowy 10 ługrów śledziowych. Wreszcie zamierzona jest budowa 2 trawlerów dla połowów innych ryb niż śledzie w okolicach N. Funlandii, Islandii, morza Barentsa itd., tj. na terenach nader bogatych. Łączna kwota tych inwestycji w tym zakresie, w jakim mają być one pokryte z funduszy publicznych, wyniesie zł 9·2 miln.

Na pozostałe inwestycje z zakresu rybołówstwa morskiego składają się budowa slipu w Wielkiej Wsi oraz budowa warsztatów dla naprawy kutrów, następnie budowa kolonii rybackiej w Wielkiej Wsi, wreszcie budowa pomieszczeń dla Stacji Morskiej w Gdyni. Realizacja tych wszystkich inwestycji, których koszt wyniesie ok. zł 850 tys., jest niezbędna dla dalszego racjonalnego rozwoju rybołówstwa morskiego.

Ogółem zatem inwestycje w zakresie rybołówstwa przewidują użycie w okresie 4-letnim ok. zł 10 050 tys.

W roku 1937 z przewidzianych w zgłoszonym projekcie ustawy na inwestycje morskie zł 5 miln. zostanie przeznaczony na inwestycje w zakresie rybołów-

stwa morskiego zł 1 650 tys. Z kwoty tej—zł 1 470 tys. zostanie użyte na rozbudowę omawianej dalekomorskiej floty i rybackiej, pozostałe zaś zł 180 tys. zostanie przeznaczone na budowę pomieszczeń dla Stacji Morskiej.

*

W planie inwestycyjnym, dotyczącym zagadnienia morskiego, uderza niewątpliwie brak inwestycji okrętowych dla przewozu pasażerów i towarów. Inwestycje te jednak wyłączyłem z tego planu, gdyż charakter tych skądinąd niezmiernie ważnych dla nas inwestycji nie odpowiada ściśle głównym założeniom obecnie omawianego 4-letniego planu, a to przede wszystkim z tego względu, że odnośne zamówienia muszą być, przynajmniej na razie, robione za granicą; z drugiej zaś strony — 4-letni plan stanowi pewną zamkniętą w sobie całość, w którą nie daje się zmieścić nasz program rozbudowy floty handlowej.

Wspominając więc o powyższym, pragnę jedynie podkreślić, że szybki rozwój floty stanowi integralną i niewątpliwie najważniejszą część naszej polityki morskiej, którą staramy się rozwiązać w ramach budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

*

Kończąc te uwagi, dotyczące zakresu i znaczenia inwestycji w dziale Ministerstwa Przemysłu i Handlu, pragnę zaznaczyć, iż mogą one niejednemu z nas wydać się zbyt małe w odniesieniu do wielkości problemów i naszych potrzeb. Uważam jednak, iż zakreślając sobie stosunkowo niewielki program, w granicach naszych rzeczywistych możliwości—tak, jak się one dziś nam zarysowują—tym samym możemy liczyć na jego realne wykonanie. Sądzę przy tym, iż w dzi-

siejszej sytuacji możemy sobie pozwolić na nieco optymizmu, stwierdzając, że program nasz jest programem minimalnym, lecz nie jest wykluczone, iż stopniowo rozwijające się ożywienie gospodarcze pozwoli program nasz uzupełniać i rozszerzać. Nie wątpię, iż w wielu wypadkach nie zbraknie w naszym kraju zdrowej prywatnej inicjatywy, która niejedną lukę, powstałą w naszym uzbrojeniu gospodarczym, zdoła wypełnić.

MINISTER OPIEKI SPOŁECZNEJ

MARIAN ZYNDRAM-KOŚCIAŁKOWSKI

INWESTYCJE Z FUNDUSZU PRACY

Gdy mówimy o inwestycjach publicznych, pamiętać zawsze musimy o 2 zasadniczych elementach, związanych z tymi inwestycjami, a mianowicie: o elemencie gospodarczym i społecznym. Stwierdzić ponadto należy, że w dzisiejszych warunkach życia gospodarczego, nie tylko zresztą polskiego, nie da się od siebie oddzielić tych dwóch elementów przy układaniu jakiegokolwiek publicznej akcji inwestycyjnej. W stosunku do każdej akcji stawiamy postulat natury gospodarczej, tym niemniej jednak nie możemy zrezygnować z innego postulatu, sprowadzającego się do konieczności łagodzenia możliwie w największych rozmiarach tej tak ciężkiej klęski społecznej, jaką jest bezrobocie.

Toteż z całym naciskiem należy podkreślić konieczność planowania takich akcji inwestycyjnych, które możliwie w równym stopniu czyniłyby zadość obu tym postulatom.

Dotychczas mobilizowane środki na roboty publiczne można było z grubsza

podzielić na dwie grupy: pierwszą—znacznie większą, będącą w dyspozycji poszczególnych resortów gospodarczych—przeznaczaną na cele ściśle ekonomiczne, przy wtórnym uwzględnieniu celów socjalnych, oraz drugą—będącą w dyspozycji Funduszu Pracy—w której moment socjalny wybijał się na plan pierwszy. Stwierdzić przy tym należy, że dotychczas te dwie akcje niezupełnie były ze sobą szarmonizowane. Toteż od dawna odczuwaliśmy konieczność jak najdalej idącej koordynacji zamierzeń i poczyniliśmy dość duże w tym kierunku wysiłki. Opracowywany przez Rząd 4-letni program inwestycyjny posunął tę sprawę jeszcze znacznie dalej. Konieczność planowej długofalowej akcji staje się nakazem chwili nie tylko ze względów ściśle gospodarczej natury, lecz również z punktu widzenia racjonalnej walki z bezrobociem.

Institucją, skupiającą dotychczas nieomal całokształt środków walki z bezrobociem, jest Fundusz Pracy. Ustawa z dn. 16/III 1933 r., powołująca do życia Fundusz Pracy, wyraźnie powiada, że zadaniem Funduszu Pracy jest walka z klęską bezrobocia. Sama też ustawa określiła formy tej walki, spośród których najważniejszą jest finansowanie gospodarczo uzasadnionych robót publicznych lub robót o publicznym znaczeniu, celem zatrudnienia bezrobotnych.

Organizacja zatrudnienia na robotach publicznych, jako system bezpośredniej walki z bezrobociem, w oparciu finansowym o celowe opłaty na rzecz Funduszu Pracy, zmniejszając w wybitnym stopniu liczbę osób, nie posiadających środków do życia, i łagodząc tą drogą nieraz bardzo ostre napięcia społeczne—sprawdza się jednak w swej istocie li-tylko do korygo-

wania podziału dochodu społecznego na rzecz tej części społeczeństwa, która została najbardziej dotknięta klęską kryzysu. Będąc konieczny, system ten działa, niestety, nieomal wyłącznie na krótką metę, nie wywołując trwałych przeobrażeń, ani poprzez oddziaływanie na kształtowanie się koniunktury gospodarczej, ani nie mogąc się dostosować do wypełnienia zadań w zakresie koniecznej przebudowy struktury gospodarczej kraju. Jako krótkofalowy nie może również kusić się o trwałą likwidację bezrobocia, tym bardziej, że bezrobocie u nas jest w pierwszym rzędzie zjawiskiem strukturalnym, nie zaś koniunkturalnym.

Okres kryzysu spotęgował ostrze bezrobocia. Silny przyrost naturalny sprawia, że liczba osób niezatrudnionych w miastach stale wzrasta. Obok tego zjawiska występuje coraz silniejszy nacisk na rynek pracy w miastach wielkich mas małorolnej i bezrolnej ludności wiejskiej, nie znajdującej zatrudnienia na przeludnionej wsi i nie mającej ujścia w emigracji zagranicznej. Miasta zaś, nie wykazujące dostatecznych zdolności absorbcyjnych dla własnego przyrostu naturalnego, pozostawiają z reguły masę ze wsi poza nawiasem zatrudnienia. Toteż, obok konieczności doraźnej interwencji na przeciążonym rynku pracy, musimy wstąpić na drogę trwałego likwidowania bezrobocia poprzez właściwą politykę finansową, poprzez inwestycje, zmierzające do gospodarczej przebudowy kraju, wreszcie poprzez podniesienie dzielnic, zaniedbanych w swym rozwoju gospodarczym.

Nadmienić zresztą muszę, że od samego początku swego istnienia Fundusz Pracy, obok momentów socjalnych, miał zawsze przed sobą cel dalszy, mianowicie stopniową przebudowę struktury

gospodarczej Państwa, i dążył nie tylko do korygowania dochodu społecznego, lecz również do jego podniesienia.

Niestety, nakazy chwili bieżącej doraźnego łagodzenia ostrza bezrobocia zmuszały częstokroć Fundusz Pracy do znacznego uszczuplania swej akcji długofalowej, jak to miało miejsce np. z tzw. akcją wiejską, zapoczątkowaną przez Fundusz Pracy już w drugim roku swego istnienia, której zadaniem było podniesienie dochodowości drobnych gospodarstw rolnych celem zahamowania dopływu ludności ze wsi do miast przynajmniej na taki okres, w którym miasta nie potrafiłyby tej ludności wchłonąć. Chodziło tu o akcję prewencyjną, zapobiegawczą, o likwidowanie w miarę posiadanych możliwości bezrobocia wiejskiego, będącego w swej istocie niczym innym, jak bezrobociem miejskim w początkowym stadium swego rozwoju. Akcja ta objęła szereg miejscowości wybranych, których stan rynku pracy kształtował się szczególnie niepomyślnie. Miała ona charakter eksperymentalny. Udzielaliśmy wówczas kredytów na maszyny i narzędzia, przede wszystkim łąkarskie i tkackie, opłacaliśmy instruktorów w różnorodnych specjalnych dziedzinach gospodarki rolnej, popieraliśmy przemysł ludowy oraz rozwój gospodarstwa mlecznego i hodowlanego, dalej finansowaliśmy budowę spichrzów, suszarni lnu, mleczarni, wiejskich rzeźni itp. Niestety, w latach następnych, wobec bardzo skromnych środków w stosunku do potrzeb chwili bieżącej, jakimi dysponował Fundusz Pracy, akcja ta uległa poważnemu ograniczeniu. Uważając ją jednak za bardzo doniosłą, będziemy dążyli do jej realizowania.

Chciałbym teraz z kolei przedstawić Panom trwałe rezultaty gospodarcze na odcinku akcji

inwestycyjnej, jakie Fundusz Pracy dotychczas osiągnął.

W okresie 4 lat swego istnienia Fundusz Pracy przeznaczył na inwestycje (w tys. zł):

1933/34	49 891
1934/35	81 638
1935/36	87 350
1936/37	87 724

R a z e m: 306 603

Sumy te nie obejmują wydatków na zatrudnienie młodzieży, które wyniosły zł 13 618 tys., a przeznaczonych w przeważnej mierze również na inwestycje.

Podział tych kwot na poszczególne kategorie robót przedstawia się, jak następuje:

1) Na inwestycje komunikacyjne Fundusz Pracy asygnował ogółem zł 110 627 tys., co stanowi 36·1%. Z sumy tej przeznaczono (w tys. zł): na koleje żelazne 10 875 (3·6%), na drogi wodne 15 744 (5·1%), na drogi bite 84 007 (27·4%).

Nie mogę jeszcze podać wyników technicznych tegorocznej kampanii, nie mam bowiem jeszcze ostatecznych sprawozdań. Jeśli jednak chodzi o pierwsze 3 lata—to Fundusz Pracy współdziałał w wykończeniu 468 km linii kolejowych, sfinansowaliśmy regulację 100 km rzek, współdziałaliśmy w budowie nowych dróg kołowych o trwałej nawierzchni—1 110 km, finansowaliśmy wybudowanie 4 103 km dróg bitych, wybudowanie nowych mostów i przepustów—16·6 km, odbudowanie mostów i przepustów—29·2 km.

2) Na melioracje wydaliśmy zł 35 516 tys. (11·6%), przy czym uregulowano rzek niespławnych—1 071 km, usypano nowych wałów—320 km, wykopano kanałów odwadniających i nawadniających oraz

rowów—263 km. Są to, oczywiście, wyniki techniczne 3 pierwszych lat. Spodziewać się należy pokaźnych rezultatów i w roku bieżącym, w którym na ten cel wydatkowano zł 9 163 tys.

3) Na urządzenie miast Fundusz Pracy asygnował ogółem zł 123 039 tys. (40·1%), w tym (w tys. zł): a) na elektryfikację 4 936 (1·6%), b) na gazyfikację 2 478 (0·8%), c) na wodociągi i kanalizację 54 026 (17·6%), d) na rzeźnie, chłodnie i targowice 5 167 (1·7%), e) na nawierzchnie ulic 45 006 (14·7%), f) na inne roboty 11 424 (3·7%).

W okresie 3 lat wybudowano z tych sum 762 km sieci elektrycznej, 161 km—rur gazociągowych, 234 km—sieci kanalizacyjnej, 300 km—sieci wodociągowej, wybudowano chłodni i rzeźni o łącznej kubaturze 121 tys. m³, urządzono targowisk o łącznej powierzchni 249 tys. m², wybudowano 249 km nowych ulic, przebudowano 286 km ulic, wybudowano 20·8 km linii tramwajowych, wybudowano budynków sportowych o łącznej kubaturze 175 tys. m³, stadionów i kąpielisk o powierzchni 460 tys. m².

4) Na budowie publicznej wydano zł 15 780 tys. (5·1%), przy czym w ciągu 3 lat zbudowano 46 szkół, wykończono 190; zbudowano 7 szpitali, wykończono 36; wreszcie zbudowano innych budowli o łącznej kubaturze 631 tys. m³.

5) Osobną gałąź zainteresowań Funduszu Pracy stanowi robotnicze budownictwo mieszkaniowe, prowadzone za pośrednictwem Towarzystwa Osiedli Robotniczych, a którego celem jest dostarczanie tanich mieszkań dla sfer robotniczych. Na budownictwo mieszkaniowe Fundusz Pracy dotychczas asygnował zł 14 947 tys., w ciągu zaś 3 lat sfinansował budowę domów robotniczych o łącznej kubaturze 442 tys. m³.

6) Wreszcie podkreślić należy, że przykładaliśmy wielką wagę do studiów i projektów technicznych. Ten rodzaj prac, dając zatrudnienie pracownikom umysłowym, którzy nie mogą być dostatecznie uwzględnieni w zatrudnieniu bezpośrednio na robotach — jest z drugiej strony, i to przede wszystkim, podstawą działalności ruchu inwestycyjnego, który musi być dostatecznie przygotowany przez badanie potrzeb gospodarczych drogą opracowania materiałów statystycznych, jako też prace techniczne. Te ostatnie były dotąd prowadzone w skali niedostatecznej. Dowodem tego jest np. ogólnie odczuwany brak planów zabudowy miast, bez czego poszczególne inwestycje nabierać musiały charakteru bezplanowego. Fundusz Pracy zmierzał więc do tego, aby przy pomocy niezbędnych nakładów usprawnić działalność inwestycyjną i na tym odcinku, przeznaczając na przeprowadzenie studiów i opracowanie projektów technicznych w omawianym okresie *zł* 3 155 tys.

Chciałbym z kolei przedstawić Panom, jak się kształtował podział kredytów Funduszu Pracy na poszczególne tereny Państwa. Przyjmujemy podział Państwa na 3 strefy: 1) strefa I (województwa: poznańskie, pomorskie i śląskie), 2) strefa II (województwa: wileńskie, nowogródzkie, poleskie, wołyńskie, lwowskie, stanisławowskie i tarnopolskie) oraz 3) strefa III (Warszawa i województwa: warszawskie, białostockie, łódzkie, lubelskie, kieleckie i krakowskie).

Z ogólnej kwoty, przeznaczonej przez Fundusz Pracy na inwestycje w okresie 4 lat, tj. z *zł* 306 603 tys. — na strefę I przypada *zł* 74 167 tys. (24·2%), na strefę II — *zł* 51 013 tys. (16·6%) oraz na strefę III — *zł* 181 423 tys. (59·2%).

Czy podział ten jest ścisłym odpowiednikiem nasilenia na poszczególnych terenach zarejestrowanego bezrobocia? Muszę od razu powiedzieć: nie! Na dzień np. 1/III 1936 r., który był dniem maksymalnego stanu bezrobocia w roku 1936, było zarejestrowanych przez organa Funduszu Pracy jako poszukujących pracy 488 576 osób. Z liczby tej na strefę I przypadało 186 258 osób (38·12%), na strefę II—46 428 osób (9·51%) oraz na strefę III—255 890 osób (52·37%).

Z tego zestawienia widzimy wyraźnie, że poza do-
różnym łagodzeniem skutków bezrobocia dążyło się
konsekwentnie do podniesienia gospo-
darczego terenów najbardziej zaniedba-
nych, aby tą drogą możliwie wyrównać
dysproporcje gospodarcze, jakie istnieją
pomiędzy poszczególnymi dzielnicami
Państwa. I tak, na strefę II (województwa wschodnie)
przypada zarejestrowanego bezrobocia zaledwie 9·51%,
podczas gdy w kredytach Funduszu Pracy strefa ta par-
tycypowała w 16·6%, na strefę III (woj. centralne) przy-
pada bezrobocia 52·37%, w kredytach zaś partycypowała
w 59·2%, natomiast na strefę I, najbardziej uprzemy-
słowioną i zainwestowaną, przypada bezrobocia 38·12%,
podczas gdy w kredytach Funduszu Pracy partycypowa-
ła ona w 24·2%. Nie sama bowiem liczba oficjalnego
bezrobocia stanowiła kryterium do podziału kredytów
Funduszu Pracy. Fundusz Pracy uwzględniał również
inne czynniki, jak: przeludnienie i nędzę wsi, niedo-
rozwój przemysłowy poszczególnych terenów.

Jak się przedstawia program robót na rok następny?
Z tego, co poprzednio powiedziałem, widzieliśmy, że
Fundusz Pracy, niezależnie od akcji resortów gospodar-
czych, dążył do wykonania obu podstawowych z punktu
widzenia konieczności państwowych zadań: dążył do

przebudowy struktury gospodarczej kraju drogą systematycznego nasilenia kredytami inwestycyjnymi dzielnic, najbardziej zaniedbanych pod względem zainwestowania, drogą finansowania przede wszystkim inwestycji kluczowych, bez których nie jest do pomyslenia możliwość uprzemysłowienia poszczególnych dzielnic itp., a równocześnie wykonywał zadania natury społecznej, interweniował skutecznie—i to chciałbym z całym naciskiem podkreślić—na nieraz bardzo wzburzonym rynku pracy. O ile w 1935/36 r. maksymalny stan zatrudnienia na robotach, finansowanych przez Fundusz Pracy, wynosił okragło 99 tys. osób i trwał zaledwie przez jeden miesiąc (wrzesień), to w roku 1936/37 maksimum zatrudnienia na tych robotach wynosiło 119 500 osób i utrzymywało się przez 4 miesiące. Na inne roboty publicznej organa pośrednictwa pracy zapośredniczyły w roku ubiegłym w największym nasileniu tych robót ok. 45 tys. osób, w roku bieżącym—60 tys. osób.

Jednakże należy otwarcie się przyznać, że szczupłość środków, jakimi Fundusz Pracy dotychczas dysponował, nie pozwoliła na podjęcie szerszych planów przebudowy gospodarczej. I dlatego nastąpił pewien rozdział zadań: opracowywany przez Rząd program inwestycyjny ma za zadanie osiągnięcie właśnie tej przebudowy gospodarczej i ożywienia życia gospodarczego. Układany jest wyłącznie pod tym kątem. Tym bardziej więc w roku przyszłym będzie musiał Fundusz Pracy główną swoją uwagę zwrócić na zadania społeczne, na takie rozplanowanie swoich robót, które pozwoli zatrudnić maksimum bezrobotnych w ośrodkach najbardziej zapalnych. Momenty gospodarcze, rzecz oczy-

wista, będą przez Fundusz Pracy uwzględniane w możliwie najwyższym stopniu. Jednakże środki, jakie oddane zostały do dyspozycji Funduszu Pracy na rok następny, nie pozwolą na ściśle przestrzeganie hierarchii potrzeb gospodarczych. Pierwszeństwo będą miały takie roboty, które dadzą największe możliwości zatrudnienia bezpośredniego.

Na rok następny, po wyeliminowaniu akcji młodzieżowej (zł 10 miln.) Fundusz Pracy dysponuje na zatrudnienie kwotą zł 40 miln.

Z kwoty tej preeliminujemy (w tys. zł):

Inwestycje komunikacyjne	1 553
Melioracje i obwałowanie rzek	5 205
Urządzenia miejskie	29 629
Budowle publiczne	1 113
Projekty i plany	500
Akcja rolna	1 000
Rezerwa	1 000

Razem: 40 000

Oczywiście, możliwości zatrudnienia z kredytów Funduszu Pracy są znacznie mniejsze, niż to miało miejsce w roku bieżącym. Niemniej jednak spodziewać się należy działania szeregu przyczyn, które pozwolą na spokojne rozładowanie bezrobocia na wiosnę roku bieżącego.

W liczbie tych przyczyn na pierwsze miejsce wysuwa się opracowywany przez Rząd program inwestycyjny, który znaczną część bezrobocia zarejestrowanego powinien wchłonąć. Program ten, obok bezpośredniego zatrudnienia, niewątpliwie przyczyni się do pobudzenia inicjatywy prywatnej na odcinku inwestowania, a tym samym stworzy możliwość dodatkowego znalezienia pracy.

Również prace, związane z obroną kraju, zakrojone na szeroką skalę, przyczynią się w bardzo

poważnym stopniu do ożywienia prac na odcinku podstawowych surowców, w hutnictwie, w budownictwie itp., co znowu daje widoki dodatkowego zatrudnienia.

Na odcinku inwestycyj, prowadzonych ze źródeł związków samorządowych, spodziewam się znacznej poprawy—w związku z wydaniem przez Pana Ministra Spraw Wewnętrznych zalecenia o wzmożeniu własnej działalności inwestycyjnej samorządów.

Wreszcie ogólna, stopniowa wprawdzie, ale trwała poprawa gospodarcza winna przynieść pewne rozluźnienie na rynku pracy.

Reasumując powyższe, pragnąłbym wyrazić przeświadczenie, że racjonalnie przeprowadzona realizacja planu inwestycyjnego przy jak najliczniejszym zatrudnieniu bezrobotnych oraz projektowane przez Fundusz Pracy na rok 1937 roboty publiczne spowodują wydatną poprawę w stanie zatrudnienia.

DRUKARNIA TECHNICZNA
Sp. Akc.

Warszawa, ul. Czackiego 3-5
Telef.: 614-67 i 277-98

E L E M E N T Y GOSPODARCZEGO UKŁADU POLSKI

Przedstawione na następnych stronach tablice charakteryzują najogólniej wyniki podjętych badań nad zagadnieniami struktury gospodarczej kraju, jako podstawy dla długofalowej polityki inwestycyjnej. Tablice te były demonstrowane na posiedzeniu Komisji Budżetowej Sejmu w dn. 5 lutego 1937 r.

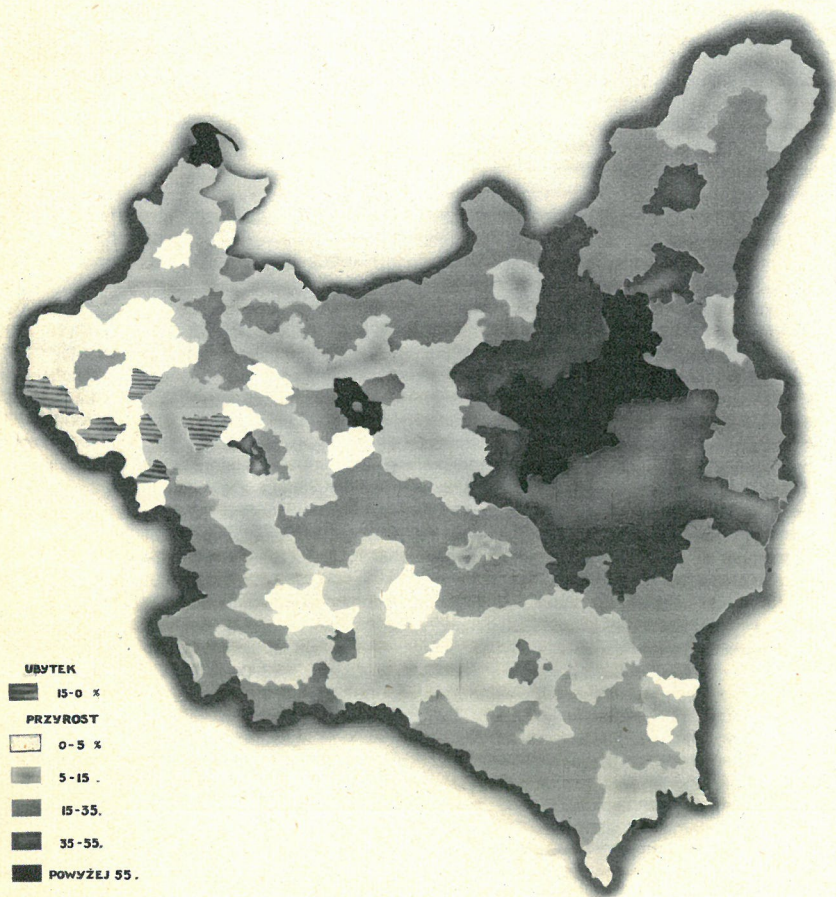
TABLICA I

Przeciętny przyrost ludności w Polsce wynosi 12 osób rocznie na 1 000 mieszkańców. Przyrost ten rozkłada się jednak nierównomiernie. Największy przyrost wykazują ziemie północno-wschodnie, które, jak to wykazuje tablica obok, są zarazem najsłabiej zaludnione. W okręgach o dużej gęstości zaludnienia, a więc przede wszystkim w pasie południowo-zachodnim, tendencja naturalnego przyrostu ludności jest słabsza.

Szczególnie zwraca uwagę sytuacja na terenie powiatów, położonych w widłach Wisła — San, oraz powiatów: Pinczów, Miechów i Dąbrowa, gdzie gęstości zaludnienia nie towarzyszy odpowiedni przyrost ludności. Ten stan rzeczy jest wynikiem dużego odpływu ludności z tych obszarów o wadliwej strukturze gospodarczej — w poszukiwaniu pracy.

Na zachodzie Polski, w województwie poznańskim, widzimy okolice, wykazujące ubytek ludności, dochodzący do 15 osób na 1 000 mieszkańców rocznie, który tłumaczy się odpływem ludności obcej w okresie powojennym.

PRZYROST LUDNOŚCI 1921 - 1931



TABLICA II

Gęstość zaludnienia w Polsce wykazuje obraz całkowiec odmienny w porównaniu z obrazem przyrostu ludności. Widoczna jest również jaskrawa przeciwstawność okręgów południowo-zachodnich i północno-wschodnich.

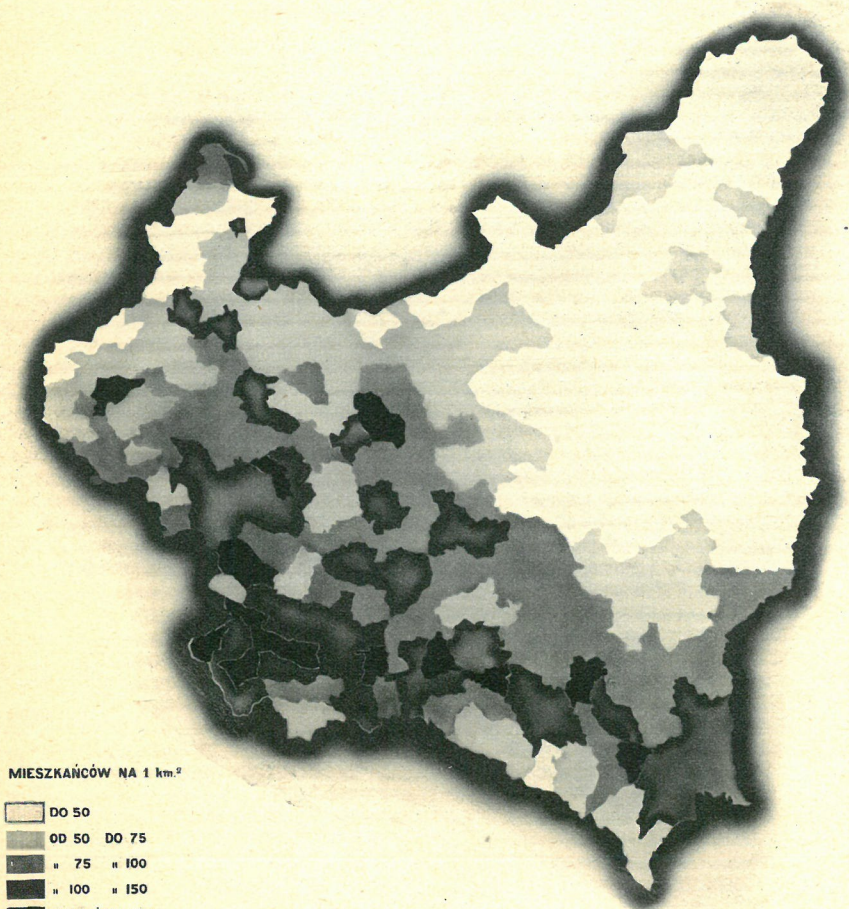
Bliższa analiza każe wyróżnić:

1) szczególne natężenie zaludnienia w pasie podkarpackim — wzdłuż doliny górnej Wisły, Sanu i Dniestru;

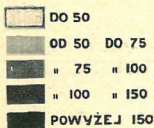
2) zwiększoną gęstość zaludnienia w pionowym pasie przemysłowym poprzez Śląsk, Częstochowę, Łódź i Warszawę ku północy;

3) małe zagęszczenie ludności w północno-wschodniej części kraju na obszarach Polesia, Wołynia, Nowogródzczyzny, Wileńszczyzny i województwa białostockiego, znajdujące swe przedłużenie aż do pogranicznych powiatów: Chojnice, Sępólno, Kościerzyna — z wyjątkiem gęściej zaludnionego pasa dolnej Wisły i Noteci (Grudziądz, Tczew, Toruń, Bydgoszcz).

GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA W 1931 R.



MIESZKAŃCÓW NA 1 km.²



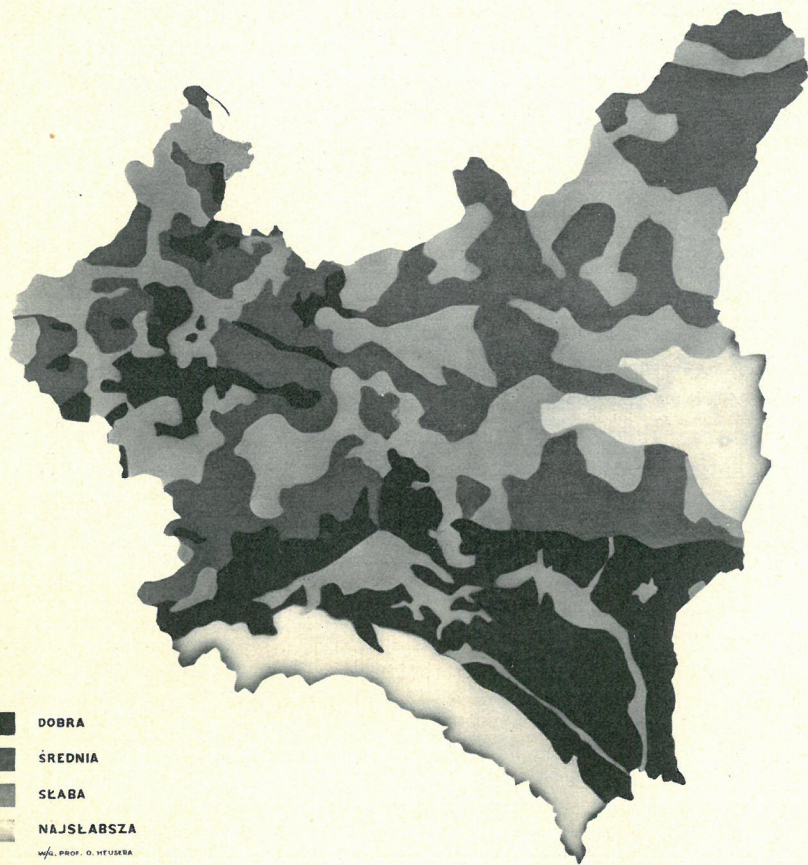
TABLICA III





Jakość gleb w Polsce jest niejednolita. Jeden rodzaj gleb dobrych (lessowych) występuje w pasie południowo-wschodnim, głównie na Podolu i Wołyniu, drugi (czarnoziemy i bielice) występuje wyspowo w Wielkopolsce i na Kujawach.

Gleby średnie zalegają płatami niziną część Polski, rozszerzając i uzupełniając pasy gleb dobrych.

Najstabsze gleby — to Polesie i Karpaty.

JAKOŚĆ GLEB



-  DOBRA
-  ŚREDNIA
-  SŁABA
-  NAJSŁABSZA

wyż. PROF. D. WĘSZKA

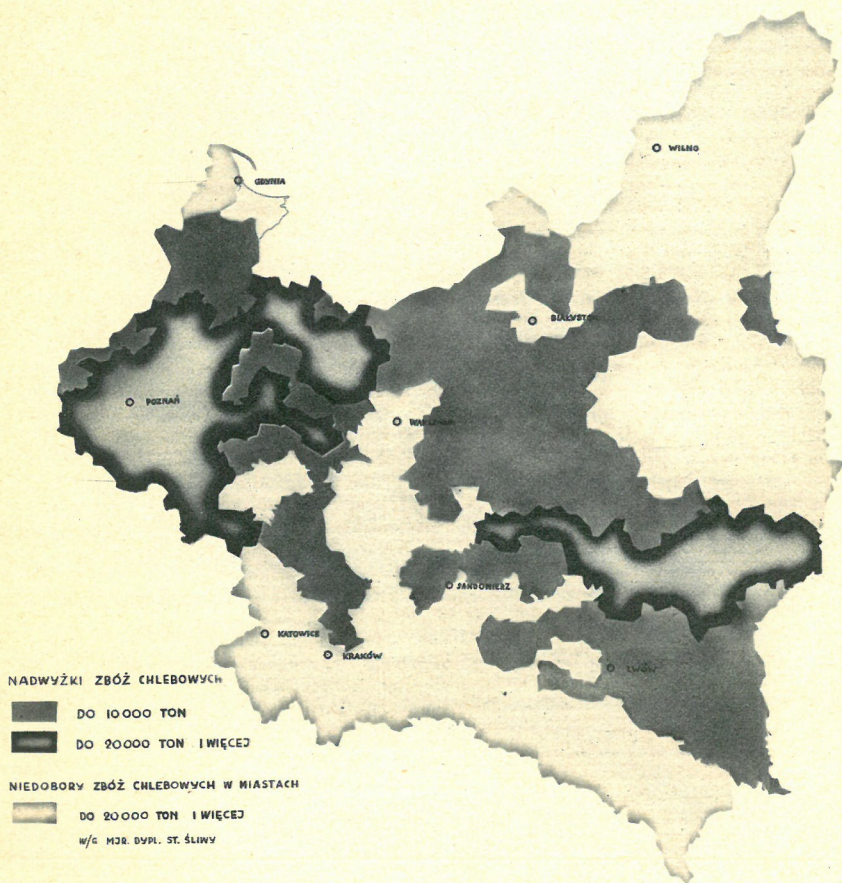
TABLICA IV

Obszary nadwyżkowe zbóż, t.j. te, które wywożą zboża chlebne — zajmują około 50% powierzchni kraju i nie pokrywają się na ogół z obszarem najlepszych gleb. Pozostałe 50% powierzchni przypada na ośrodki o słabej produktywności — niedoborowe w zakresie zbóż.

Nadwyżki zbóż występują na lepszych glebach, ciągnących się pasem, począwszy od północnej części województwa stanisławowskiego, przez województwo tarnopolskie i część województwa lwowskiego, a następnie przez województwo lubelskie. Występują one również na nieco gorszych, ale będących w dobrej kulturze, ziemiach województwa poznańskiego i pomorskiego.

Niedobory występują w szerokim pasie przeludnionych okręgów podkarpackich i części województwa kieleckiego oraz w pasie północno-wschodnim na terenach województw: poleskiego, nowogródzkiego, wileńskiego i części białostockiego.

OBSZARY ŻYWCIELSKIE



TABLICA V

Bogactwa kopalniane występują w okręgach: śląskim, podkarpackim i kieleckim, jako ośrodkach surowcowych. Jedyne węgiel brunatny (Poznańskie i Wołyń) oraz sole (Poznańskie) występują poza tymi ośrodkami.

Posiadamy dostateczne zapasy węgla kamiennego, ropy naftowej i gazu ziemnego oraz soli. Mamy natomiast tylko niewiele, i to ubogich, rud żelaza i rud cynkowo-ołowianych. Istnieją też niedostatecznie zbadane ślady miedzi i manganu.

Zaopatrzenie Polski w paliwa jest dzisiaj dostateczne. W metale natomiast — przy obecnie znanym stanie zasobów — niedostateczne. Dlatego też pogłębienie badań geologicznych dla rozszerzenia możliwości surowcowych w kraju jest sprawą bardzo doniosłą.

Wadą zasadniczą rozmieszczenia najważniejszych kopalin w Polsce jest położenie kresowe węgla kamiennego, a częściowo i brunatnego — w kącie południowo-zachodnim kraju, zdala od portów morskich i odśrodkowo w stosunku do rynku krajowego.

UKŁAD KOPALIN ZASADNICZYCH



TABLICA VI

Do roku 1918 Polska, podzielona na części, wchodziła w skład trzech odrębnych systemów politycznych i gospodarczych. Polityka państw zaborczych celowo rozrywała jedność ziem Rzeczypospolitej. Układy komunikacyjne, tworzone przez te państwa, nie uwzględniały potrzebnych połączeń między poszczególnymi rozdartymi częściami. Przeciwnie, stwarzano nawet celowo sztuczne zapory dla utrudnienia współdziałania poszczególnych dzielnic Polski.

Tablica podana obok ilustruje plastycznie ten stan rozdarcia Polski pod wpływem polityki państw zaborczych.

KOMUNIKACYJNE ROZDARCIE DZIELNIC POLSKI



TABLICA VII

W okresie przedwojennym kierunki komunikacji dostosowane były do potrzeb polityczno-gospodarczych państw zaborczych. Szereg linii kolejowych skierowano bądź do punktów o znaczeniu militarnym, bądź równolegle do granic.

UKŁAD KOMUNIKACJI W 1914 R.



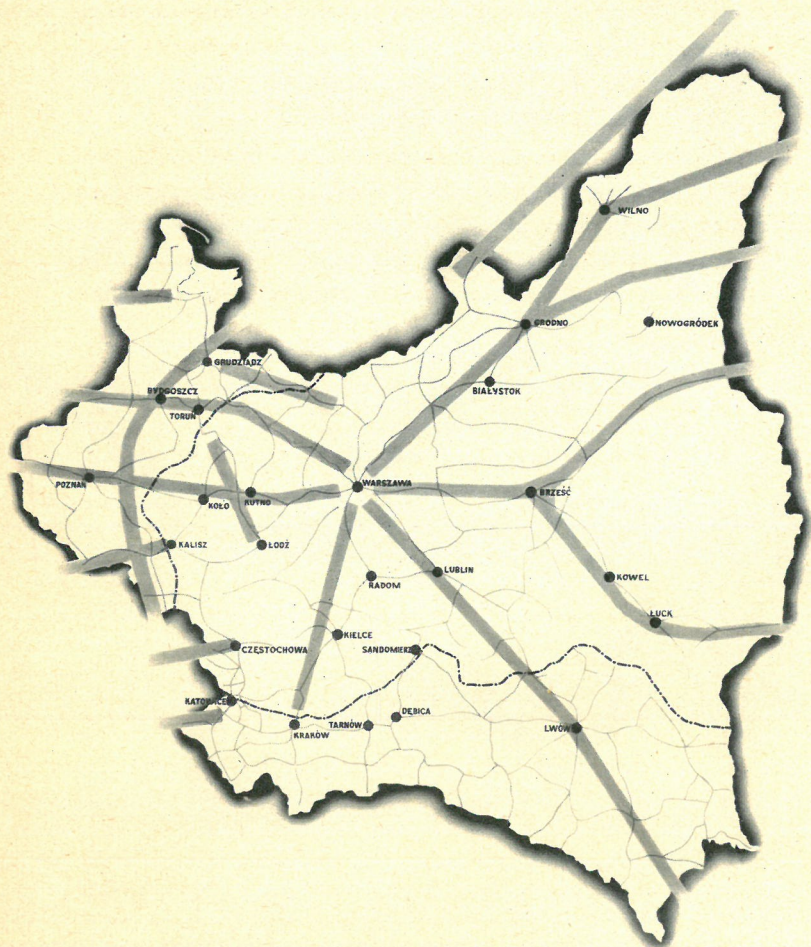
TABLICA VIII

Tablica ilustruje szematycznie układ sieci komunikacyjnej Polski w roku 1918, a więc w chwili odzyskania Niepodległości. „Sieć ta — jak podkreślił Pan Wicepremier Kwiatkowski — składa się z 6 równoległych arterii, atakujących z zachodu granicę Polski, i z kompleksu, który w formie promieni wypływa z Warszawy na wschód, jak gdyby dla łatwej ewakuacji“.

Tablica wykazuje, że i układ dróg bitych, podobnie jak i dróg żelaznych, wpleciono w różne układy komunikacyjne i gospodarcze państw zaborczych.

Układ ten na ziemiach polskich nie zaspokajał również potrzeb tranzytu, wynikających z centralnego położenia Polski.

UKŁAD DRÓG BITYCH W 1918 R.

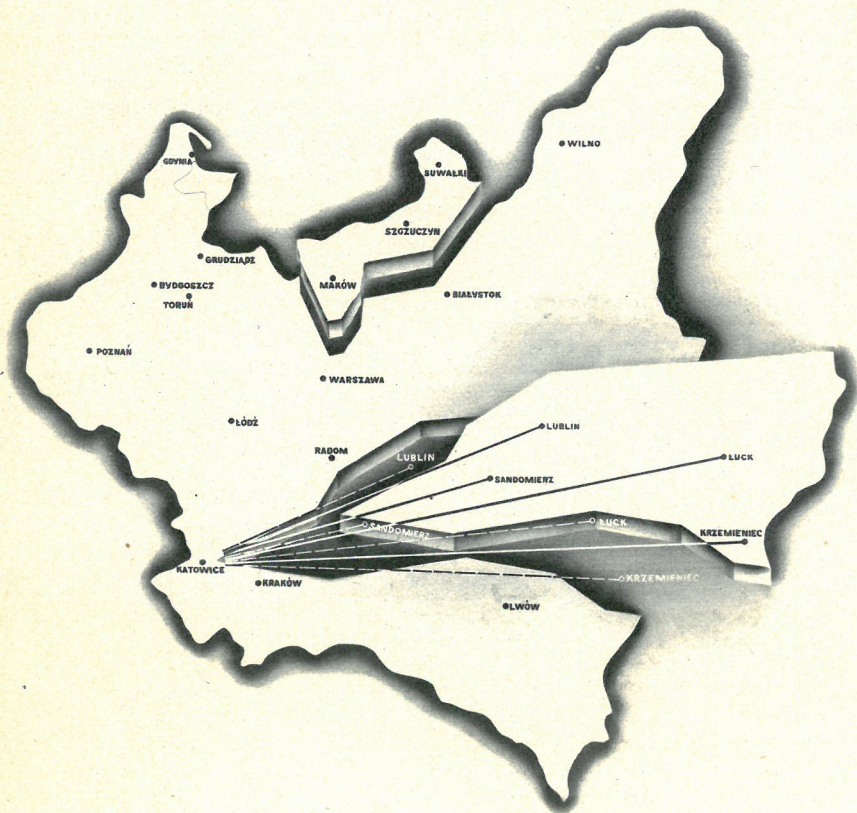


TABLICA IX

„Jeszcze w roku 1937 napotykałyśmy rażące, mechaniczne, brutalne rozdarcie zjawisk gospodarczych — prawie zawsze na liniach szwu dawnych granic zaborczych“ (Wicepremier E. Kwiatkowski).

Tablica obok ilustruje plastycznie brak połączenia Śląska z Wołyniem, co utrzymuje nadal rozdarcie wzdłuż dawnej granicy austriacko-rosyjskiej — tak, jak brak połączenia północnego Wilno — Gdynia pozostawia niezatartą jeszcze granicę między dawną Rosją i Niemcami.

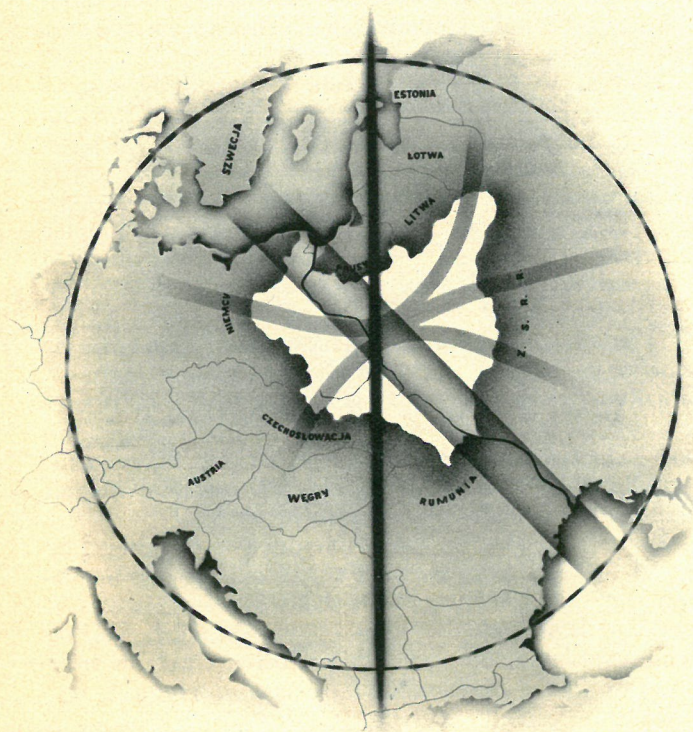
OBSZARY IZOLOWANE



TABLICA X

Skrzyżowanie międzynarodowych szlaków komunikacyjnych wyznacza w Polsce dwa węzły: Warszawę i rejon sandomierski. Przez pierwszy biegnie trasa Paryż — Berlin — Moskwa oraz Wiedeń — Praga — Dyneburg — Ryga — Tallin — Leningrad. Przez drugi węzeł biegną trasy: Bałtyk — morze Czarne oraz Wiedeń — Praga — Moskwa.

POLSKA A SZLAKI EUROPY ŚRODKOWEJ



TABLICA XI

Tablica przedstawia syntetyczny układ komunikacyjny, który winien być w Polsce stworzony, oraz określiła trasy i kierunki komunikacji niezbędne dla rozwoju Polski.

Plan łączy w sobie potrzeby wewnętrzne kraju i tranzytowe. Naszkicowane kierunki wyzyskują częściowo układ istniejący, wiążąc ośrodki surowcowe i przetwórcze z konsumpcyjnymi. Układ oparty jest o dwa ośrodki: Warszawę i Sandomierz w rzucie pionowym oraz węzły: Kłodawę i Brześć nad Bugiem w rzucie poziomym.

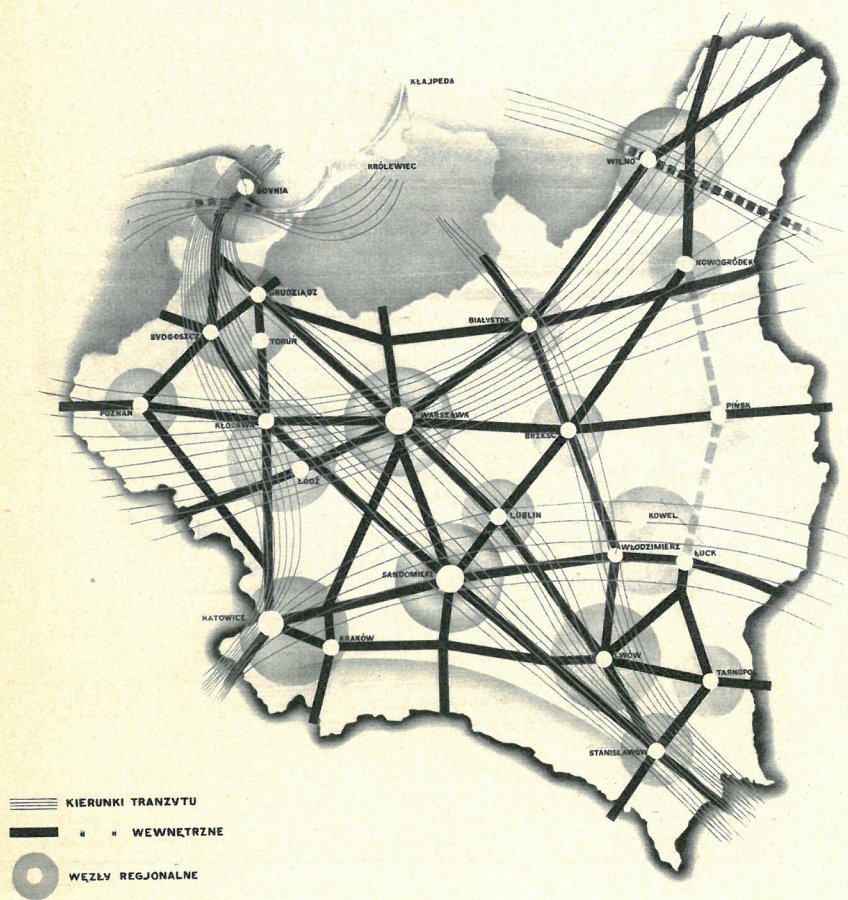
Zasadniczymi cechami przedstawionego układu komunikacyjnego są:

1) szlak tranzytowy, wiążący kraje ościennie ze wschodu na zachód, krzyżuje się w rejonie Łódź — Warszawa z kierunkiem międzymorskim; w rejonie Sandomierza szlak międzymorski przecina się natomiast z kierunkiem, biegnącym od Bramy Morawskiej na wschód — do Rosji; z Bramy Morawskiej biegnie ponadto kierunek na północ ku Gdyni;

2) trzy zasadnicze pionowe układy wewnętrznego łączy: a) Śląsk z Gdynią, b) Podkarpacie przez Sandomierz na Warszawę, c) Stanisławów — Lwów — Brześć — Białystok — Wilno; pionowe te wiążą się zarówno z przebiegiem międzynarodowego układu tranzytowego, jak i z ośrodkami dyspozycyjnymi i wytwórczymi Polski;

3) kierunki z zachodu na wschód łączą obszary życiowskie kraju z obszarami produkcji przemysłowej: Poznańskie przez Warszawę z województwami wschodnimi i Górny Śląsk przez Zagłębie Staropolskie i Sandomierz z Wołyniem (na wschód) oraz Nowogródzyczną (północ) i Wileńszczyzną.

FUNKCJONALNY UKŁAD KOMUNIKACJI



TABLICA XII

Tablica obrazuje istniejący obecnie w kraju układ kolei żelaznych. Czarną, przecinaną linią zaznaczone są odcinki, zbudowane w latach 1918—1936. Porównanie tej tablicy z tablicą VI wykazuje, że najwięcej nowo-wybudowanych linii kolejowych powstało w celu związania Polski zachodniej z Polską centralną i Śląska z morzem, by usunąć w ten sposób komunikacyjne rozdarcie Polski, powstałe pod wpływem polityki zaborczej.

W obecnym stadium najpilniejsze jest kolejowe połączenie Śląska z Wołyniem, zbudowanie centralnego pionu od Karpat przez Sandomierz — Ostrowiec — Radom do Warszawy oraz poziome związanie okręgów centralnej Polski i portów morskich z ziemiami wschodnimi.

Realizacja tego planu, jako fragmentu ogólnego planu racjonalnego układu komunikacyjnego, usunęłaby najsilniej odczuwane dzisiaj bółączki.

UKŁAD KOLEI ŻELAZNYCH 1918 – 1936



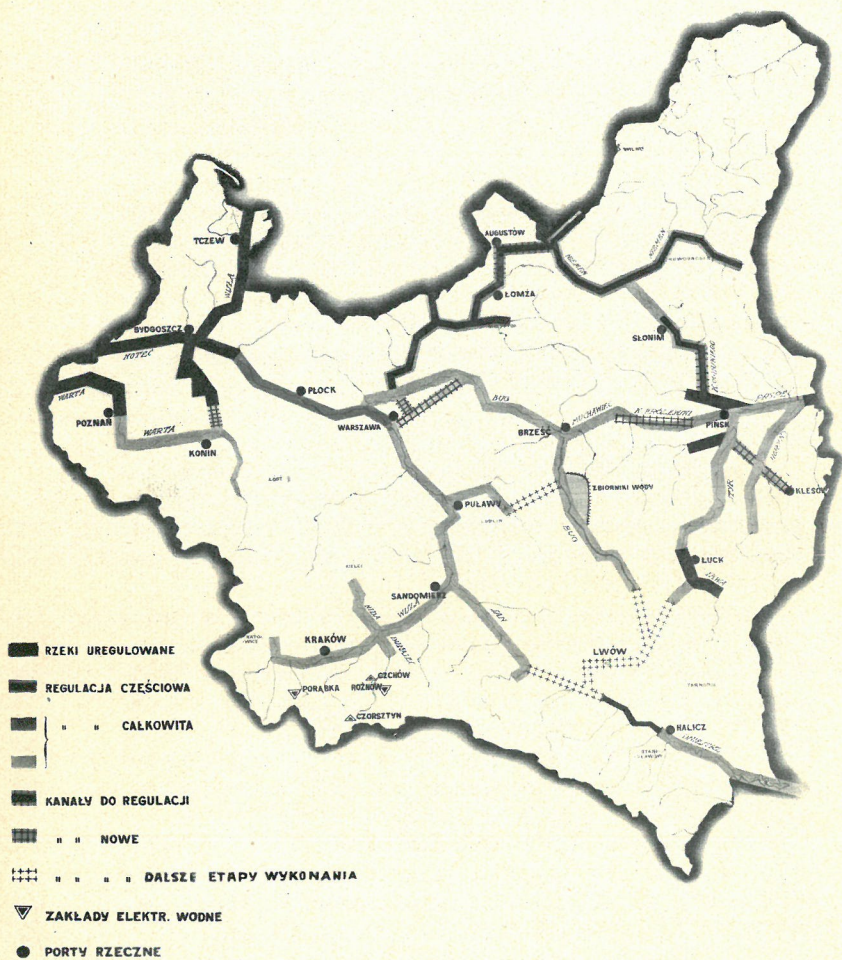
TABLICA XIII

Nasz zaniedbany układ dróg wodnych z natury swego ustroju wiąże centralne tereny Polski zarówno z południa na północ przez Wisłę (ten wielki szlak wodny nie odgrywający dotychczas żadnej niemal roli komunikacyjnej), jak i ze wschodu na zachód przez system Prypeci, Bugu i Niemna oraz Noteci i Warty.

Uregulowanie Wisły odnowi użyteczność historycznego szlaku Polski z południa na północ, przez centrum kraju. Kanał San — Dniestr stworzy wielką wodną arterię komunikacyjną między morzem Bałtyckim a morzem Czarnym. Kanał Horyń — Bug przez Pińsk i kanał Królewski rozprowadzi po kraju kamień do budowy dróg z okręgu Sarn oraz drzewo i zboże. Kanał Bug — Wisła pozwoli na zainstalowanie w centrum kraju zakładu elektrycznego, opartego o wodę jako źródło energii. Przeładunkowe porty wzdłuż Wisły umożliwią kombinowane transporty rzeczno-kolejowe, wpływając na obniżenie kosztów przewozu. Uporządkowanie istniejących dróg wodnych oraz regulacja górskich potoków usprawni komunikację i umożliwi organizację systemu źródeł energetycznych.

Wszystkie te w sposób naturalny narzucające się prace i powiązania komunikacji wodnej wymagają szczegółowego opracowania, aby stać się podstawą długofalowego wysiłku realizacyjnego.

UKŁAD DRÓG WODNYCH



TABLICA XIV

Tablica ilustruje obecny stan uprzemysłowienia kraju.

Polska podzielona została na pięć pasów. Pierwszy obejmuje obszary województwa pomorskiego i poznańskiego oraz zachodnie powiaty województwa łódzkiego i warszawskiego. Drugi — obszary województwa śląskiego, łódzkiego, zachodnich powiatów województwa kieleckiego oraz powiatów wrocławskiego i krakowskiego. Trzeci — obszar województwa warszawskiego, przemysłowego okręgu województwa kieleckiego oraz okręgu Tarnów — Gorlice. Czwarty — obszar karpacki przemysłu naftowego i drzewnego. Piąty — obszar pozostały, a zatem województwa wschodnie oraz północne powiaty województwa warszawskiego i okrąg położony w trójkącie Wisła — San, aż do powiatów Miechów — Włoszczowa na zachodzie.

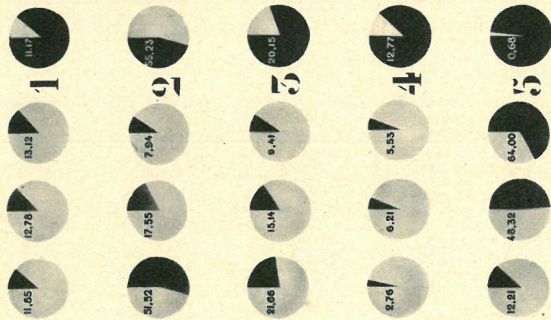
Dla każdego z tych pasów wyprowadzone zostały współczynniki uprzemysłowienia, oparte na liczbie przepracowanych w roku 1935 w danym okręgu robotniko-miesiący (przemysł), na liczbie mieszkańców, zamieszkujących dany pas (ludność), oraz na obszarze ziemi w danym pasie (powierzchnia). Obliczony w oparciu o te wielkości współczynnik uprzemysłowienia wynosi dla pierwszego pasa — 11.17, drugiego — 55.23, trzeciego — 20.15, czwartego — 12.77 i piątego — 0.68.

Minimalnie uprzemysłowiony pas piąty — to Polska „B”. Wdziera się ona głęboko w teren województw środkowych i dochodzi niemal pod Warszawę i Katowice.

Konieczność poprawienia tej struktury przemysłowej nie budzi wątpliwości. Rozwój uprzemysłowienia kraju musi iść od „centrum” przy równoczesnym i stopniowym ożywianiu przemysłowym — wschodu.

ISTNIEJĄCY UKŁAD PRZEMYSŁU

PRZEMYSŁ LUDNOŚĆ OBSZAR WSPÓŁCZYNNIK



TABLICA XV

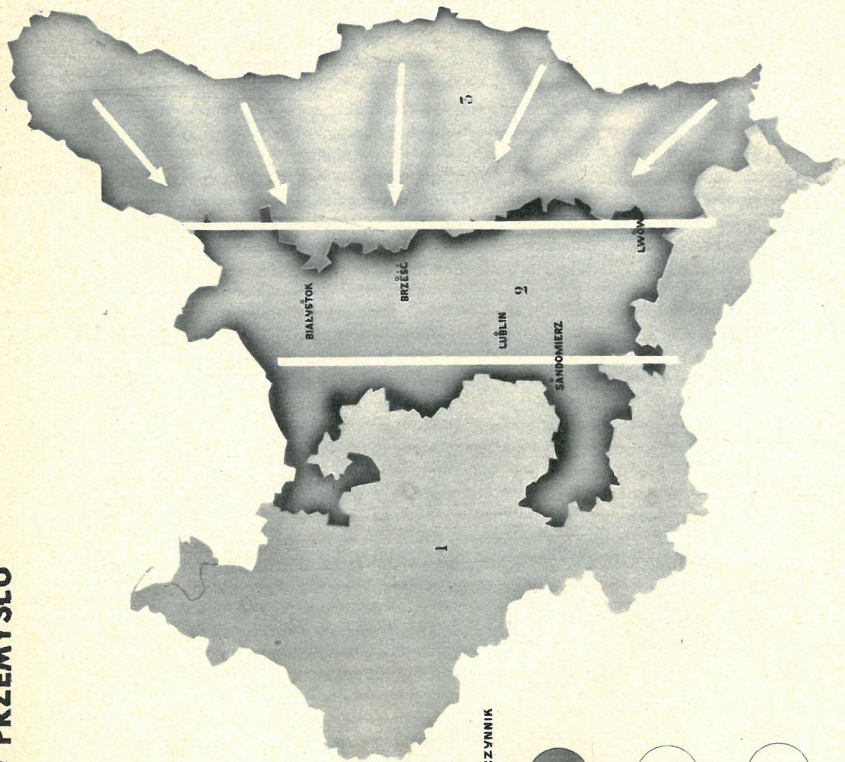
Zaprojektowany „Centralny Okrąg — Sandomierz“, jako nowy wielki ośrodek przemysłu przetwórczego, promieniujący na wschód i północ — to naturalny pomost między ośrodkami produkcyjnymi i konsumpcyjnymi, stwarzający szerokie możliwości zatrudnienia na terenie o nadmiarze rąk do pracy.

„Okrąg ten — mówił Pan Wicepremier Kwiatkowski — musi się stać pomostem, który stworzy rynek zbytu i dla płodów rolnych okręgów wschodnich i dla surowców i półproduktów okręgów zachodnich i będzie odbiorcą energii, opartej o siły wodne i ciepło gazu ziemnego, a skoncentrowanej na południu“. „Wszelkie wysiłki gospodarczego ożywienia kresów pozostaną w połowie bezskuteczne, jeżeli pomiędzy zachodem i wschodem pozostawimy martwe pustkowia, filtr bezwładny, okręgi przeludnione, nędzne i gospodarczo niezdefiniowane“.

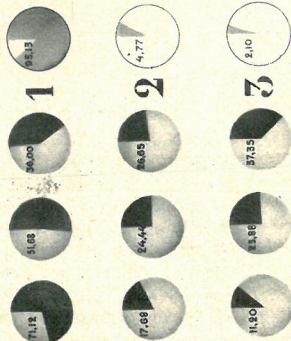
Zwłaszcza wypełnienie pod względem przemysłowym okolic dookoła Sandomierza, na południu wykazanego na tablicy pasa 2, wrzynających się głęboko w teren ziem uprzemysłowionych i oznaczonych na tej tablicy jako pas 1 — jest nakazem dla całości struktury gospodarczej Państwa.

Gdy powstanie ten nowy uprzemysłowiony okrąg centralny, związany pionowo ku północy z Brześciem n/B. i Białymstokiem, ciężar ku niemu będą gospodarczo dalsze ziemie naszych obszarów wschodnich.

PRZEJŚCIOWY UKŁAD PRZEMYSŁU



PRZEMYSŁ LUDNOŚĆ OBSZAR WSPÓŁCZYNNIK



KIERUNKI CIĄŻENIA
GOSPODARCZEGO TERENÓW



TABLICA XVI

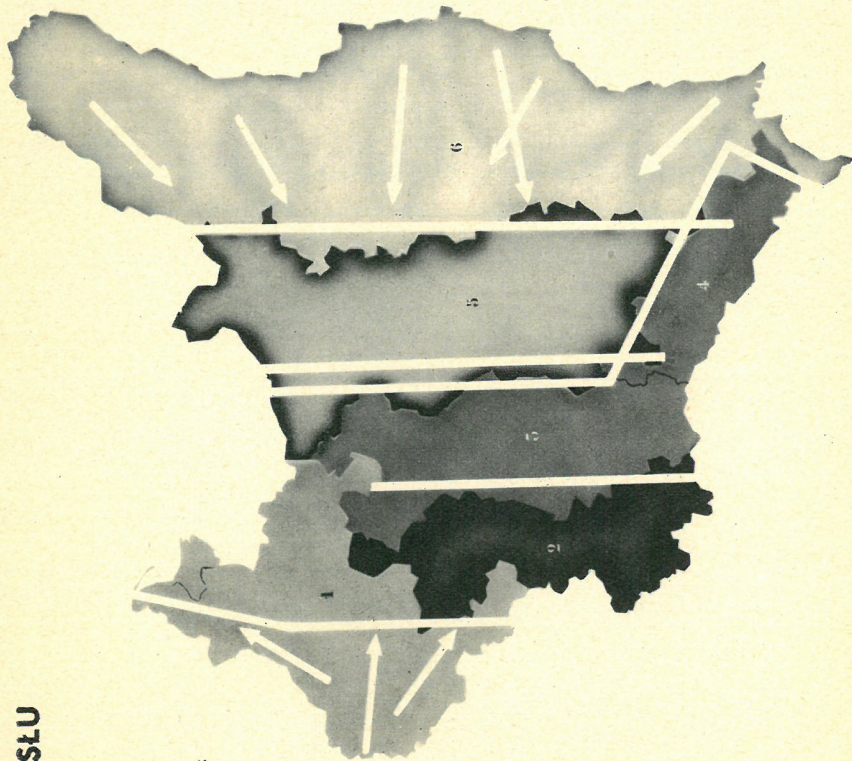
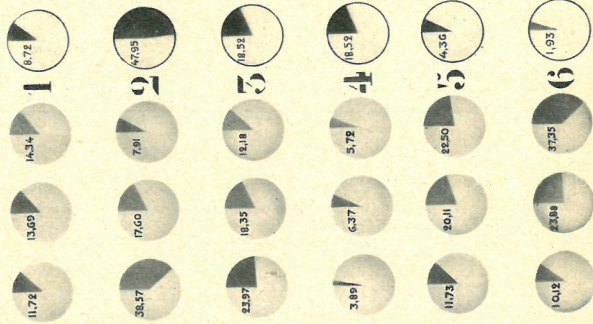
Uprzemysłowiony „Okrag Centralny — Sandomierz“ wraz z pasem przemysłowym 5-tym, zorganizowany układ komunikacyjny, przy równoczesnym utworzeniu lokalnych ośrodków przemysłowych na ziemiach wschodnich, związanych z rolniczo-hodowlanym i leśnym charakterem tych ziem — stworzą w Polsce równowagę gospodarczą.

Powstanie wówczas nowy układ przemysłu, który da się szematycznie ująć w 6 pasów o nowych współczynnikach uprzemysłowienia. Doprowadzenie do takiego stanu stworzy wzajemnie uzupełniające się aktywne obszary, zgodnie z ich położeniem i charakterem gospodarczym.

Zaznaczone na tablicy 15 i 16 strzałki oznaczają kierunki ciężenia gospodarczego zakreślonych nimi terenów.

PEŁNY UKŁAD PRZEMYSŁU

PRZEMYSŁ LUDNOŚĆ OBSZAR WSPÓŁCZYNNIK



KIERUNKI CIAŻENIA
GOSPODARCZEGO TERENÓW



