

ŁUKASZ CZUMA

WKŁAD GOSPODARCZY POKOŁENIA POLSKI NIEPODLEGŁEJ (1918–1939)

1. STAN GOSPODARKI NA ZIEMIACH POLSKICH U PROGU NIEPODLEGŁOŚCI

a) Zniszczenia i wywózki. W czasie I wojny światowej Rosjanie, wycofując się w 1915 r. przed wojskami niemieckimi, wywieźli wraz z zakładami prawie wszystkie urządzenia fabryczne; np. niemal całe urządzenie 155 fabryk maszyn i wyrobów metalowych. Zmusili też część ludności wiejskiej do opuszczenia swoich siedzib wraz z inwentarzem żywym i martwym i udania się w głąb Rosji. Niemcy dokończyli procesu wywożenia, a to czego nie zdołali lub nie mogli wywieźć, wysadzili w powietrze (mury fabryczne). Wywozili też czarnoziem z Wołynia do Niemiec itd.

Łącznie zaborcy zniszczyli 1,9 mln budynków mieszkalnych i gospodarczych na wsi, zabrali ponad 4 miliony sztuk żywca, zniszczyli ponad 50% mostów kolejowych, 63% dworców kolejowych, zniszczyli lub zabrali 54% parowozów, 75% wagonów osobowych, 70% wagonów towarowych. W 1919 r. przemysł Królestwa był niemal całkowicie unieruchomiony. Jedynie na Śląsku Niemcy nie niszczyli przemysłu, być może nie przypuszczając, że część jego przypadnie Polsce. Zniszczono szereg miast (w tym najbardziej Kalisz), zmuszono do emigracji 3 miliony osób, z czego tylko 1,181 mln powróciło do Polski po wojnie. Około 600 tys. Polaków zginęło w mundurach zaborców. Ponad 100 tys. żołnierzy zginęło w latach 1918–1921.

b) Wypaczona gospodarka na ziemiach polskich. Oprócz zniszczeń niepodległa Polska zastała gospodarkę stworzoną głównie dla potrzeb zaborców, a tylko pośrednio służącą krajowi. Analfabetyzm w zaborze rosyjskim obejmował w niektórych regionach i 80% ludności, w austriackim — 20%, poznańskim — 10%, na Śląsku — 1,5%. Zaborcy rozwijali głównie przemysł surowcowo-półfabrykatowy na Śląsku (węgiel, żelazo i stal, cynk, ołów); z zaboru austriackiego (krakowskie, rzeszowskie, lwowskie) — eksportowali niemal za bezcen ropę naftową, bez przeróbki na miejscu i hamowali w tych biednych regionach rozwój przemysłu. W zaborze rosyjskim 2/3 produkcji przemysłowej Królestwa szło w głąb cesarstwa rosyjskiego. Niewielka była łączność gospodarcza między rozebranymi ziemiami polskimi; zaborcy postarali się już o to. Linie kolejowe i drogi bite służyły przede wszystkim celom

gospodarczym i militarnym zaborców. Wszystko to ułatwiał fakt, że przemysł był głównie w rękach obcych, a państwo nie kontrolowało go w interesie społeczeństwa.

Społeczeństwo miało zatem 20 lat czasu. Z tego należy odliczyć kilka lat wojen. Ostatecznie dopiero w 1922 r. część Śląska przypadła Polsce i od tej pory można mówić o gospodarce pokojowej.

Polska już w 1924 r. odbudowała swą gospodarkę ze zniszczeń wojennych. Był to jednak dopiero początek. Należało stopniowo przebudować gospodarkę tak, by funkcjonowała ona w interesie społeczeństwa, a nie obcych państw.

2. BUDOWANIE PODSTAW ŻYCIA GOSPODARCZEGO

a) Zbudowanie jednolitego systemu pieniężnego. U progu niepodległości (1918) kursowało na ziemiach polskich 9 różnych walut (austriackie, niemieckie, rosyjskie, ukraińskie). Od 1919 r. do 1924 r. kursowała natomiast marka polska, która stopniowo traciła na wartości ze względu na inflację, spowodowaną zniszczeniem gospodarki (rolnictwa i przemysłu) i wojnami (już po 1918 r.).

W 1924 r. powstał Bank Polski i wprowadzono nową walutę: 1 zł — 100 gr. Wartość tego pieniądza, z wyjątkiem początkowego okresu wstrząsów, była stała aż do końca (1939 r.) i co należy podkreślić, można go było wymienić na wszystkie waluty świata w każdym banku (5,15 zł za 1 dolara). Reformy złotego dokonał profesor Władysław Grabski, podówczas premier i minister skarbu. Hubert Linde, urzędnik pocztowy z Tarnowa wpadł na pomysł stworzenia Poczty Kas Oszczędności (PKO), które w 1924 r. miały 8 mln zł dobrowolnych wkładów ludności, a w 1938 r. — już 750 milionów zł, co pozwoliło na finansowanie z tych oszczędności rozwoju gospodarczego kraju. Linde został pierwszym prezesem PKO.

b) Intensywny rozwój oświaty i szkolnictwa. O ile w 1921 r. analfabetyzm w Polsce obejmował 33% ludności (pierwszy spis powszechny), to w 1931 r. — 23% (II spis powszechny), a w 1938 r. obliczono, że około 10% osób w wieku pozaszkolnym jest analfabetami.

W okresie niepodległości wprowadzono obowiązkowe, powszechne nauczanie dzieci, które już na początku lat 30-tych obejmowało ponad 90% dzieci w wieku szkolnym. Początkowo, w latach 20-tych, były to szkoły 2- i 4-klasowe, a w latach 30-tych zaczęto przereorganizowanie szkół na 6- i 7-klasowe. Budowano również szkoły z językiem odpowiednim dla danej narodowości.

W okresie międzywojennym ponad milion osób dorosłych przeszło także przez kursy czytania i pisanie. Ponadto rozwinęło się niemal od podstaw

szkolnictwo zawodowe średnie, które w roku szkolnym 1937-1938 obejmowało 216 500 uczniów; rozwinęło się też szkolnictwo ogólnokształcące, które w roku szkolnym 1938-1939 obejmowało 234 200 uczniów. Ideę rozwoju szkolnictwa zawodowego forsował w latach 20-tych prof. Tomasz Lulek, ale realizował ją, od przełomu lat 20-tych na 30-te minister Wacław Jędrzejewicz.

Powstało szkolnictwo specjalne, które w roku szkolnym 1938/1939 obejmowało 12 600 dzieci.

W dziedzinie szkolnictwa wyższego poczyniono olbrzymi postęp. Zaborcy nie pozwalali na rozwój tego szkolnictwa lub hamowali jego rozwój. W roku akademickim 1912/1913 było na ziemiach polskich 15 893 studentów, a w roku akademickim 1938/1939 — 50 tys. W okresie międzywojennym powstało szereg uniwersytetów i innych szkół wyższych. Wielu uczonych zyskało światową sławę (prof. Gabriel Narutowicz, inżynier, specjalista od elektrowni, prof. Ignacy Mościcki, chemik, twórca produkcji na skalę przemysłową azotu z powietrza; inż. Sędzimir — wynalazca nowej metody walcowania blach; prof. Banach i szkoła matematyczna we Lwowie; światowej sławy socjologowie — Florian Znaniecki i Bronisław Malinowski; Bronisław Piłsudski (brat marszałka) — geograf, i wielu, wielu innych. W okresie międzywojennym zdążyła się też wykształcić kadra wybitnych specjalistów w dziedzinie przemysłu lotniczego, maszynowego, elektrycznego itd., która zdążyła już realizować projekty własnej konstrukcji.

Wydatki na oświatę i szkolnictwo były bardzo wysokie w okresie międzywojennym, tylko o połowę niższe od wydatków na zbrojenia, a dwa razy wyższe od wydatków na ministerstwo spraw wewnętrznych. W Sejmie nawet opozycja nigdy nie domagała się zmniejszania wydatków ani na oświatę, ani na zbrojenia. Kadra nauczycielska stała wysoko zarówno jeśli chodzi o kwalifikacje naukowe, jak i postawę patriotyczną.

Pochodzenie społeczne studentów wyższych uczelni (studia dzienne) w roku akademickim 1935/1936 przedstawiało się następująco: chłopcy — 12,4%, robotnicy i rzemieślnicy — 20,8%, pracownicy umysłowi — 52%. (W roku akademickim 1976/1977 — chłopcy — 11,2, robotnicy i rzemieślnicy — 34,8%, pracownicy umysłowi — 51,3%). Na Katolickim Uniwersytecie Lubelskim (KUL) w okresie międzywojennym studiowało około 60% studentów pochodzenia chłopskiego. (Po II wojnie był również podobny procent).

W okresie międzywojennym zbudowano też nowoczesny aparat informacji naukowej — statystykę. W 1921 r. powstał Główny Urząd Statystyczny (GUS), którego działalność informacyjna stała na najwyższym poziomie światowym. Należy dodać, że informacje statystyczne ukazywały nie tylko pozytywne strony życia w Polsce, ale również problemy, które należało rozwiązać.

c) Szybki wzrost lecznictwa w okresie międzywojennym. W 1921 r. było w Polsce 4978 lekarzy, a w 1938 r. — 12 917 lekarzy (w tym

2034 kobiety). O ile w 1920 r. było w szpitalach 7796 łóżek, to w 1938 r. było ich około 100 000. Podobnie szybko wzrosła liczba pielęgniarek, przychodni dla matek z dziećmi i kuracjuszy w ośrodkach leczniczych.

d) Rozbudowa linii kolejowych. W latach 1922–1939 zbudowano 1800 km linii kolejowych, na ogólną liczbę istniejących 19 000 km. Linie kolejowe były budowane w regionach słabo rozwiniętych lub łączyły 3 byłe zabory ze sobą (jak wspomniano, zaborcy nie dopuszczali do gospodarczego łączenia się ziem polskich). Najbardziej znane to linie kolejowe Śląsk—Gdynia, długości ponad 460 km, Warszawa—Radom — 100 km, linie łączące Kongresówkę z byłym zaborze pruskim i austriackim oraz linie kolejowe na kresach wschodnich. Dla porównania po II wojnie światowej, przez 34 lata, zbudowano 800 km linii kolejowych (w tym połączenia z ZSRR).

e) Rozbudowa dróg bitych. W okresie międzywojennym zbudowano 20 000 km dróg bitych (na ogólną długość w 1938 r. — 63 000 km). Cel budowy dróg był ten sam, co w przypadku linii kolejowych — likwidowanie zacofania gospodarczego dokonanego przez zaborców — głównie rosyjskiego, ale także i austriackiego. Szczególnie dużo dróg budowano w byłym zaborze rosyjskim — Kongresówce, a zwłaszcza na kresach wschodnich, mniej w południowej Polsce, a najmniej w byłym zaborze pruskim, gdyż sieć droga była tam najgęstsza.

f) Budowa od podstaw gospodarki morskiej. W 1923 r. rozpoczęto od podstaw budowę portu w Gdyni, który to port w 1938 r. był największym i najnowocześniejszym portem na Bałtyku (przeładował w ciągu 1938 roku 6,5 miliona ton towarów). Inicjatorem budowy był inżynier Tadeusz Wenda (twórca portu w Tallinie — Estonia), a organizatorem budowy inżynier Eugeniusz Kwiatkowski — minister przemysłu i handlu w latach 1926–1930, a od 1936–1939 — wicepremier do spraw gospodarczych i minister skarbu. W 1938 r. zbudowano w stoczni gdyńskiej pierwszy statek „Olza” o wyporności 2000 ton. Pierwszy polski statek zbudowany przez Polaków po II wojnie w 1948 r. („Soldek”) miał wyporność 1500 ton.

Nowoczesność portu w Gdyni polegała na tym, że budowano już baseny o głębokości 15 metrów (podczas gdy gdzie indziej były do 9 metrów) i szerokości do 250 metrów, podczas gdy gdzie indziej dochodziły do 150 metrów. Pozwoliło to na wprowadzenie w 1963 r. do jedyne go portu na Bałtyku — właśnie w Gdyni — statku amerykańskiego „Manhattan” o wyporności 100 000 ton. Port Północny zbudowany w Gdańsku po 1970 r. wzorowany był pod tym względem na porcie gdyńskim.

g) Stworzenie komunikacji lotniczej. W okresie międzywojennym zbudowano od zera połączenia lotnicze w kraju i z zagranicą. W 1938 r. było m. in. 6 linii krajowych (w 1965 r. — 7 linii).

h) Rozbudowa sieci telefonicznej i łączności. W 1924 r. było w Polsce 101 tys. telefonów, a w 1938 r. — 272 tys.

3. ZMIANY W ŻYCIU GOSPODARCZYM.

i) Rolnictwo. W okresie międzywojennym w wyniku reformy rolnej rozparcelowano i przekazano chłopom 2,7 mln ha ziemi (po wojnie 900 tys. ha). W okresie międzywojennym przeprowadzono melioracje na 550 tys. ha ziemi, wyregulowano rzeki i zbudowano kanały i rowy osuszające o łącznej długości 19 000 km. Dokonano także komasacji (dobrowolnych) w gospodarstwach chłopskich na obszarze 5,5 mln ha, co było olbrzymim osiągnięciem.

Struktura gospodarstw zarówno przed II wojną, jak i obecnie, jest niewłaściwa (przed II wojną przeciętna powierzchnia gospodarstwa wynosiła 2,8 ha, obecnie 2,5 ha). W czasie I wojny zaprzestano upraw na 4,5 miliona ha. Rolnicy do 1924 r. obsiali wszystkie ugory wojenne. Natomiast od 1924 do 1938 r. zwiększyli grunty orne o 2 miliony ha (na ogólną liczbę 17 milionów ha w 1938 r.). Po II wojnie światowej obserwuje się zjawisko odwrotne — zmniejszanie się co roku o 1% ogólnej powierzchni użytków rolnych i zamienianie ich na nieużytki.

Mimo niskich cen produktów żywnościowych (1 kilogram polędwicy kosztował od 1,20 zł do 1,50 zł — przeciętna miesięczna płaca nauczyciela wynosiła 190 zł, maszynisty kolejowego do 500 zł, policjanta — 160 zł) rolnicy zwiększali produkcję zarówno żywca, jak i zbóż i innych roślin.

W 1909–1913 produkowano na ziemiach polskich 1,7 mln t pszenicy, a w 1938 r. — 2,2 mln; żyta — przedtem — 5,7 mln t, a w 1938 r. — 7,3 mln t; ziemniaków — przed I wojną — 24,8 mln t, a w 1938 r. — 34,6 mln t. Produkcja gryki (kaszy gryczanej) zwiększyła się w 1938 r. do 213 tys. t (po II wojnie spadła (obecnie) do mniej niż 20 tys. t). Po I wojnie zwiększyła się produkcja lnu, rzepaku i rzepiku oraz chmielu.

Jeśli chodzi o żywiec, spadła liczba koni, zwiększyła się natomiast znacznie liczba bydła, trzody chlewnej, a dwukrotnie — owiec.

Nastąpił dwukrotny wzrost w okresie międzywojennym produkcji jabłek i wiśni, a blisko trzykrotny wzrost produkcji grusz, śliwek i czereśni. Nastąpił blisko 10-krotny wzrost produkcji jedwabiu z oprzędów (czyli jedwabiu naturalnego). Rozwinęła się hodowla ryb słodkowodnych, w której w 1938 r. uzyskano liczbę 22 tys. t ryb (w 1970 r. — 21 tys. t). Rozwinęło się znacznie (od podstaw) rybołówstwo morskie.

j) Przemysł. Jak już wspomniano na wstępie, zaborcy tak organizowali przemysł na ziemiach polskich, aby miał on charakter przemysłu kolonialnego (przemysł wydobywczy i surowcowo-półfabrykatowy na Śląsku, przemysł wydobywczy (ropa naftowa) w Galicji). Wydobywane produkty eksportowano z ziem polskich, aby je przerabiać na produkty końcowe (finalne) u siebie w kraju.

W zaborze rosyjskim była inna sytuacja, gdyż istniał już tam przemysł przetwórczy, założony w okresie Królestwa Polskiego (1816–1830) przez księcia Franciszka Xawerego Druckiego-Lubeckiego, ks. Stanisława Staszica, Piotra Steinkellera, braci Łubieńskich i innych (1823 r. — przemysł włókienniczy w Łodzi, przemysł włókienniczy w białostockim, Zagłębie Staropolskie w Kieleckiem — przemysł metalurgiczny, itd. Jak już wspomniano, Rosjanie zmusili ten przemysł do tego, aby 2/3 swych produktów „eksportował” do cesarstwa rosyjskiego.

Z chwilą uzyskania niepodległości Polska odziedziczyła więc przemysł surowcowo-półfabrykatowy na Śląsku (niezniszczony) i zdewastowany przez zaborców przemysł w innych częściach kraju. Okres międzywojenny cechuje się stagnacją przemysłów surowcowo-półfabrykatowych (węgiel, żelazo i stal, cynk, ołów, ropa naftowa), ale za to radykalnym zmniejszeniem się eksportu tych produktów za granicę i przeznaczeniem ich na potrzeby kraju. Jedynie produkcja ropy naftowej spadła do połowy produkcji z 1913 r. (do 500 tys. ton), ale gdy w okresie zaborów niemal całość „eksportowano”, to w 1938 r. całe wydobycie przeznaczono do rafinacji — wszystko zostało przerobione na benzynę, smary, oleje i co najważniejsze — zużyte w kraju. Produkcja ołowiu i cynku także spadła, ale spadł też znacznie eksport do Niemiec, a ołowiu nie wywożono w ogóle, tylko zużywano w kraju.

Był to pozytywny objaw, bo lepiej jest sprzedawać za granicę produkty przerabiane przez pracę ludzką, które są droższe, niż eksportować surowce czy półfabrykaty po znacznie niższych cenach od produktów gotowych.

Jeśli chodzi o przemysł przetwórczy, zaszły tu znaczne zmiany. Jedynie w przemyśle włókienniczym nastąpiła stagnacja produkcji, ale prawie cała produkcja tego przemysłu została w kraju, podczas gdy w okresie zaboru rosyjskiego 2/3 tej produkcji eksportowano do cesarstwa rosyjskiego.

Trzeba zaznaczyć, że w okresie międzywojennym w Polsce powstało szereg nowoczesnych przemysłów przetwórczych, które produkowały wyroby o najwyższym standardzie światowym.

k) Przemysł lotniczy. Powstał od podstaw w latach 20-tych. W pierwszym dziesięcioleciu budowano samoloty na licencjach zagranicznych (francuskich, włoskich), a w latach 30-tych — już konstrukcji polskiej. Do najwybitniejszych osiągnięć należy zaliczyć samolot RWD 6 (Rogalski, Wigura, Drzewiecki), na którym Żwirko i Wigura wygrali w 1932 r. międzynarodowe zawody lotnicze „Challenge” (start i meta w Berlinie), w których brały udział także samoloty niemieckie, angielskie, włoskie i francuskie). W 1934 r. w tych samych zawodach wygrał Bajan na RWD 9. Należy też wspomnieć o samolocie „Łoś”, który dostał w 1938 r. na wystawie lotniczej w Paryżu — złoty medal i szereg zamówień — z Finlandii, Łotwy, Estonii, Grecji, Jugosławii, Węgier, Rumunii, Turcji. Dobrymi samolotami były także myśliwce PZL P 11. Grecja

zakupiła 36 sztuk, które potrafiły odeprzeć wszystkie naloty lotnicze włoskie w czasie napaści Włochów na Grecję w 1941 r.

Rozwój krajowego przemysłu lotniczego forsował wytrwale, wbrew szeregu przeszkodom, dowódca lotnictwa polskiego w latach 1926-1939 — pułkownik, a potem generał Ludomir Rayski.

Polska wyprodukowała w okresie międzywojennym ogółem około 3 tys. samolotów (według innych źródeł 4,5 tys.), z tego około tysiąca na licencjach obcych. Eksportowano około 300 samolotów, z tym, że około 100, które uważano już za przestarzałe dla siebie. W czasie wojny 1939 r. polskich samolotów bojowych było około 450, z czego po walkach około 100 przeleciało na Litwę, Łotwę, Rumunię i Węgry. Polacy zniszczyli 650 samolotów niemieckich, Francuzi stracili w 1940 r. około 500 samolotów niemieckich. Ogółem Niemcy rzucili na Polskę 1500 samolotów.

1) Przemysł maszynowy. Symptomem nowoczesności przemysłu jest rozwój przemysłu maszynowego. W tym zakresie dokonano olbrzymiego postępu w okresie międzywojennym. O ile jeszcze w latach 20-tych nie podawano, z braku danych, o przemyśle maszynowym, np. produkcji obrabiarek, to w latach 30-tych pokazują się te dane (np. w 1938 r. wyprodukowano 1936 ton obrabiarek). Produkcja silników spalinowych w koniach mechanicznych (KM) wynosiła w 1929 r. — 12 tys. KM, a w 1937 r. — 64 tys. KM. A zwróćmy uwagę na to, że ogólna moc silników spalinowych zainstalowanych w przemyśle przetwórczym w Polsce (nie licząc rzemieślników) wynosiła w dniu 31 XII 1936 r. — 153 tys. KM.

1) Przemysł elektrotechniczny. Powstał niemal od podstaw w okresie międzywojennym, ale doszedł do niezwykłych wyników. Przemysł ten jest także symptomem nowoczesności. Produkował silniki elektryczne (1929 r. — 1627 t, 1938 — 2470 t), aparaty radiowe lampowe (lata 20-te — brak danych, co oznacza, że produkcji nie było, 1938 — 145 tys.), sprzęt elektryczny domowego użytku (lata 20-te — b.d.; 1938 — 631 t), aparaty telefoniczne i centralki (lata 20-te — b.d.; 1938 — 353 t), liczniki energii elektrycznej (lata 20-te b.d.; 1938 — 264 t), żarówki (1929 r. — 5,544 mln. 1938 — 11,915 mln sztuk) itd.

Szczytowym osiągnięciem było zbudowanie repliki maszyny liczącej „Enigma” w latach 1932-1933. Poprzednio Niemcy zbudowali tę maszynę i używali do celów wojskowych (do szyfrowania). Potrafiła ona skonstruować dziennie kilkaset tys. programów. Niemcy byli tak pewni, że nikt nie potrafi zbudować tej maszyny, że drogą radiową przesyłali szyfry wojskowe, od kompanii wzwyż, także na lotniska i do łodzi podwodnych. Polacy znali wszystkie meldunki niemieckie. 25 VII 1939 polski sztab generalny przekazał dodatkowo wyprodukowane 2 „Enigmy” sztabowi francuskiemu i angielskiemu. Dzięki nim do końca wojny Francuzi i Anglicy znali wszystkie posunięcia wojsk niemieckich, a w 1942 r. ofiarowano tę maszynę do USA, dzięki czemu Amerykanie

znali wszystkie rozkazy wojsk japońskich. Trzeba bowiem dodać, że Niemcy w 1937 r. ofiarowali Japonii swą „Enigmę”. Autorzy angielscy i amerykańscy piszą, że z pewną przesadą można powiedzieć, że dzięki „Enigmie” wygrano II Wojnę światową. Francuski generał Bertrand, szef wywiadu francuskiego w II wojnie światowej, podkreślał polskie pochodzenie repliki „Enigmy”.

m) Produkcja elektryczności. W 1938 r. wyprodukowano 6 razy więcej elektryczności niż w 1913 r. Wskaźnik zużycia energii elektrycznej jest jednym z najważniejszych wskaźników rozwoju gospodarczego, był on w Polsce w okresie międzywojennym jednym z najwyższych w świecie.

n) Produkcja cementu. W okresie międzywojennym nastąpił niemal 3-krotny wzrost produkcji cementu, w porównaniu z 1913 r. Jest to także jeden z najważniejszych wskaźników życia gospodarczego. Większość produkcji przemysłu cementowego przeznaczano na budownictwo mieszkaniowe. Wyprodukowany cement niemal w 100% zużywany był w kraju. Tempo wzrostu produkcji przemysłu cementowego było także jedno z najwyższych w świecie.

o) Przemysł lokomotyw i wagonów. W 1920 r. powstała pierwsza na ziemiach polskich fabryka lokomotyw w Chrzanowie. W 1922 r. inż. A. Księzopolski skonstruował pierwszą polską lokomotywę. W 1937 r. polska lokomotywa Pm 36 dostała wyróżnienie na wystawie przemysłu i techniki w Paryżu. Lokomotywa ta z zestawem wagonów rozwijała szybkość do 140 km/h.

p) Przemysł samochodowy. W latach 30-tych budowano samochody na licencji Fiata — Fiat polski, w pięciu wersjach. Produkcja w 1938 r. wynosiła 5000 sztuk, w 1939 r. miała wynosić — 10 tys. W 1938 r. rozpoczęto budowę fabryk samochodów w Lublinie i w Warszawie (na Żeraniu).

r) Przemysł spożywczy. Produkcja przemysłu alkoholowego zmniejszyła się w okresie międzywojennym blisko trzykrotnie. Zaborcy popierali zawsze rozwój tego przemysłu. Spożycie alkoholu spadło z 3 litrów (w przeliczeniu na 100° alkohol) na osobę w 1913 r. do 1,22 litra w 1938 r. Obecnie (1977) — 9,5 litra na osobę.

Produkcja przemysłu cukrowniczego, umieszczonego głównie w Poznaniu i produkującego na eksport (poza ziemie polskie), nieco spadła, ale znakomita większość produkcji weszła na rynek krajowy i dzięki temu roczne spożycie cukru przez 1 mieszkańca wzrosło z 8–9 kg rocznie do 12 kg. Spadła produkcja cukru żółtego z 418 tys. t w 1913–1914 (kampania cukrownicza) do 18,8 tys. t w 1938–1939, natomiast zwiększyła się produkcja i spożycie cukru uszlachetnionego — cukru kryształu z 58,3 tys. t (1913–1914) do 447,5 tys. t (1938–1939).

Powstały nowe gałęzie przemysłu spożywczego — przetwórstwo owocowo-warzywne i przetwórstwo mięsne. Polskie szynki i bekon zyskały sobie sławę międzynarodową.

W okresie międzywojennym spadło nieco zużycie tytoniu (w porównaniu do 1913 r.). Po II wojnie światowej zużycie tytoniu wzrosło 10-krotnie.

s) Przemysł wydobywczy. Rozwinęły się jedynie te, które miały zbyt na swą produkcję w kraju.

Należy wspomnieć o znacznym wzroście wydobycia soli potasowych, potrzebnych dla rolnictwa — z 14 tys. t w 1913 r. do 567 tys. t w 1938 r. Całość poszła na potrzeby rolnictwa polskiego.

Zwiększono wydobycie soli kuchennej i z warzelnii o około 50% w porównaniu z 1913 r.

Zwiększono także wydobycie rudy żelaza — z 493 tys. t w 1913 r. do 872 tys. t w 1938 r.

Produkcję nawozów sztucznych zwiększono z około 480 tys. t w 1913 r. do 1 miliona ton. Z tego eksportowano za granicę około 100 tys. ton rocznie, co było powodem stałego niezadowolenia posłów ludowych (eksport).

t) Przemysł zbrojeniowy. Zaborcy nie budowali na ziemiach polskich żadnych zakładów zbrojeniowych. Trzeba było budować ten przemysł od podstaw. Zrobiono olbrzymi wysiłek w kierunku uzbrojenia i umundurowania milionowej armii polskiej w jednolite hełmy, karabiny zwykłe i maszynowe, armaty, samochody pancerne, czołgi i samoloty. Jedynie okręty wojenne budowano w stocznich zachodnich, dzięki pożyczce francuskiej. Polski sprzęt był sprzętem nowoczesnym w skali światowej. Oprócz wyprodukowania miliona karabinów jednolitych dla całej armii i odpowiedniej liczby karabinów maszynowych, zaopatrzono armię w 2600 granatników typu polskiego, kaliber 46; 840 sztuk moździerzy; wyprodukowano na licencji szwedzkiej Boforsa — działa przeciwlotnicze 40 mm — 300 sztuk i 75 mm — 50 sztuk; również na licencji Boforsa wyprodukowano działa przeciwpancerne — 1450 sztuk. Oryginalnym wynalazkiem polskim był karabin przeciwpancerny kalibru 7,9 mm do walki z czołgami, którego wyprodukowano 3600 sztuk i 1,5 mln sztuk amunicji. Wyprodukowano 923 sztuki lekkich haubic 100 mm, 440 sztuk haubic ciężkich 155 mm. W 1939 r. wyprodukowano prototyp armaty dalekonośnej 155 mm, która trafiała skutecznie do celu na odległość 26 km. Czołgów i tankietek wyprodukowano około 1000, o samolotach wspomniano wyżej. Cały sprzęt był nowoczesny, ale mniej liczny niż niemiecki — 900. Niemcy wydawali na zbrojenia 27 razy więcej pieniędzy niż Polacy, mimo że wydatki na wojsko w Polsce stanowiły znacznie większy, niż w innych krajach procent dochodu narodowego. Polacy zniszczyli 30% czołgów niemieckich, a 30% uszkodzili, zniszczyli też 50% niemieckiego sprzętu samochodowego. Feldmarszałek niemiecki Jodl stwierdził, że po zakończeniu kampanii w Polsce Niemcom zostało paliwa i amunicji na 10 dni walk.

u) Planowanie rozwoju gospodarczego kraju. Pierwszy plan ogólnopaństwowy w okresie międzywojennym to Czteroletni Plan Inwestycyjny 1936-1939. Plan ten opracował doc. Władysław Kosieradzki, ale realizował go podówczas wicepremier do spraw gospodarczych i jednocześnie minister skarbu, inż. Eugeniusz Kwiatkowski, przy stałym poparciu prezydenta

Ignacego Mościckiego. Plan miał realizować 3 cele: rozwinąć przemysł zbrojeniowy, ożywić regiony biedne (dawną Galicję: krakowskie, tarnowskie, rzeszowskie, lwowskie i część byłego zaboru rosyjskiego: lubelszczyznę i kieleckie), i w ogóle ożywić życie gospodarcze kraju. Inwestycje państwowe stanowiły 1/5 do 1/4 ogółu inwestycji, resztę inwestycji pobudzano u prywatnej inicjatywy przez wprowadzanie ulg podatkowych, itd. W latach począwszy od 1936 r., inwestowano około 15% dochodu narodowego rocznie, co oznaczało sukces (w latach planu 6-letniego 1950–1955 inwestowano od 12–14% dochodu narodowego rocznie). W regionach biednych (Polski „B”) zbudowano 36 dużych zakładów przemysłowych i zatrudniono 107 tys. osób.

Był to jednak początek uprzemysławiania regionów biednych Polski. W 1939 r. objęto planowaniem także kresy wschodnie (również zwane Polską B) i po pomyślnym wykonaniu przed terminem planu 4-letniego, zabrano się do realizacji planu 15-letniego (1939–1954). W samym tylko 1939 r. miano wybudować 50 dużych zakładów przemysłowych. Kolejne cele do realizacji były następujące: rozbudowa potencjału obronnego (zbudowanie takiego przemysłu zbrojeniowego, który by uzdolnił armię polską do nowoczesnej defensywy (obrony); rozwój komunikacji (wyrównanie różnic w sieci linii kolejowych i dróg bitych) w różnych regionach kraju oraz rozbudowanie przemysłu środków transportu i komunikacji (samochodów, lokomotyw, wagonów); unowocześnienie rolnictwa i zlikwidowanie w rolnictwie bezrobocia ukrytego poprzez uprzemysłowienie. I ostatnim celem planu miało być zatarcie różnic między Polską A i B (rozwinętą i biedniejszą). Plan ten przedstawił w Sejmie wicepremier E. Kwiatkowski pod koniec 1938 r.

PODSUMOWANIE

Gospodarka polska u progu niepodległości znajdowała się w trudnej sytuacji. Z jednej strony zniszczenia i wywózki objęły niemal cały przemysł (oprócz Śląska) i w dużym stopniu rolnictwo i komunikację, a z drugiej strony gospodarka na ziemiach polskich była w pewnym stopniu zdeformowana w interesie zaborców. Zniszczenia gospodarcze usunięto do 1924 r.

W okresie 17 lat zrobiono duży postęp w przebudowie infrastruktury społeczno-gospodarczej kraju (warunków umożliwiających rozwój gospodarczy): stworzono solidną, wymienialną walutę, system kredytowo-bankowy, zrobiono olbrzymi postęp w dziedzinie szkolnictwa i oświaty, rozbudowano służbę zdrowia, wprowadzono nowoczesne ustawodawstwo socjalne i sprawny system administracyjny, zbudowano od podstaw gospodarkę morską, osiągnięto duży postęp w przebudowie sieci linii kolejowych i drogowych, w łączności telekomunikacyjnej, zbudowano od podstaw komunikację lotniczą.

A w dziedzinie superstruktury (przemysł, rolnictwo, usługi)?

W dziedzinie przemysłu uzyskano sukcesy w przebudowie tej dziedziny gospodarki, zmniejszając produkcję surowcowo-półfabrykatową przeznaczoną na eksport, a rozwijając produkcję surowcową potrzebną dla kraju oraz budując (nieraz od podstaw) lub rozwijając znacznie przemysły o wysokim stopniu przetwórstwa stanowiące symptom nowoczesnej, niezależnej gospodarki (przemysł lotniczy, maszynowy, precyzyjny, elektrotechniczny, środków transportu, chemiczny itd.).

W dziedzinie rolnictwa także dawał się zauważyć znaczny postęp — wzrost roczny produkcji rolnej o 3%. Następowo także szereg korzystnych zmian strukturalnych w rolnictwie (komasacja, melioracje, reforma rolna).

Istniała świadomość sukcesów uzyskanych przez to pokolenie w życiu gospodarczym. Obok tego istniała świadomość braków, biedy, zaniedbań, zacofania i wola oraz dążenie do zlikwidowania stopniowego tych braków, do realizacji i sprawiedliwości społecznej także i w życiu gospodarczym Polski.

THE ECONOMIC INPUT OF INDEPENDENT POLAND'S GENERATION (1918-1939)

Summary

Polish economy in the eve of independence has difficult situation. On the one hand there were war ruins (almost in 100 per cent in industry, apart from Upper Silesia, which was undestroyed), in serious degree agriculture — one third, and also transport and communication. On the other hand Polish economy was acting in interest of three partitioners (Russia, Prussia, Austria).

War ruins in industry and communication were removed till 1924, and in agriculture — in 1925.

In the peace period of 17 years (wars dured in polish lands from 1914 till 1921) people of Poland made significant changes in the infrastructure (social overhead capital) and in superstructure (industry, agriculture and services).

In the domaine of infrastructure: There were built solid, changeable value, polish central bank and the well prosperous saving and credit system.

In the domaine of education: there were introduced primary school system for almost all people. There were developed significantly secondary and upper schools.

In the domaine of health: there were developed hospitals, near ten times, and the number of physicians were almost trebled.

In the domaine of social legislation: there were edited many modern laws respecting personal rights (rights to strike, to crating trade unions, independent from a government, woman rights, insurance rights and so on).

Polish system of administration were efficient and uncorrupted.

There were built 1800 km of railway lines (in general dimensions 20 thousands of km in Poland), 19 000 km of macadamized roads (in 63 000 km). There were built from the foundation polish port in Gdynia, which was most modern port in Baltic Sea. Port in Gdańsk belonged to the Free City of Gdańsk, but 90 per cent of transshipping went to and from Poland. There were quick development of telecommunication (radio, telephones. post) and airlines.

In the domaine of agriculture: After elimination of war devastation, agricultural production grew about three per cent yearly. Agrarian reforms gave to the peasants near three millions

of hectares of soils. Meliorations were made on half of million hectares. Integrations of lands were made in more than five million hectares.

In the domain of industry: There were stagnation in extractive industries — which production were exported in colonial period. In the period of independency almost all of this production was directed in Poland.

There were declined of production of alcoholic industry near three times, and tobacco industry.

There were developed modern manufacturing industries: From the basis there was built airplane industry. Polish pilots in Challenge (International European Airplane Competitions) in 1932 and 1934 on polish planes had victory. Polish airplanes were defenders of sky of Poland, Etiopia and Greece, polish airplanes were also sold to Latvija, Estonia, Rumania, Hungary, Bulgaria, Yougoslavia and Turkey.

There were well beginnings of machine industry and electric industry. Production of electric energy has grown six times.

There were built and developed transport industries (locomotive and carriage). There were beginnings of automobile industry. The first polish seaship was launched in polish shipbuilding yard in Gdynia in 1939.

There were built from zero armament industry, — polish army in 1939 was armed only in polish arms (Apart from navy, which was built in Western Europe shipbuilding yards, from French state loans). Armament industry was conditio sine qua non of Poland's independence.

In 1936 till 1938 was realized first polish economic Plan: to help underdeveloped regions in Poland and to strengten the polish army. Investment were private (3/4) and from government (1/4). State encouraged private initiative by tax reductions and credits.

In 1939 there were planned new economic plan for 15 years, which wanted to liquidate dis-guise underdevelopemnt in country, to built full line of communications in uderdeveloped regions of Poland, to built such armament industry which could enabled to Poland to defense his indepen-dence, and to make such investment in underdeveloped regions of Poland that were realized social justice for all people of Poland. But these dreams were stopped by imperialistic attack on Poland in September 1939.

The period of independence was the period of without parallel economic and social activities of all generation. But it should be mentioned some names: profesor Wladyslaw Grabski, value reformer in 1924, Hubert Linde — founder of original polish saving and credit system — specific for polish conditions, docent Wladyslaw Kosieradzki — promotor „originator” of specific polish economic plan, and Minister of Finance, engineer Eugeniusz Kwiatkowski, realizer, who also built with many people the port in Gdynia, general of polish airforce Ludomir Rayski, who urged the development of polish industry. There were many world-famous polish people of knowledge — profesor Ignacy Mościcki, chemist, eng. Sędzimir, Florian Znaniecki and Bronislaw Malinowski — the sociologists, and so on. There were many polish engineers in electric industry (founders of replica „Enigma”), aircraft industry, machine industry and so on. About ninty per cent of polish intellgeny was killed during second world war.