

PERSPEKTYWY GOSPODARCZEGO ROZWOJU WYBRZEŻA

DOKOLENIE nasze — w skali ogólnosiwiatowej — miało w zasadzie najkorzystniejsze warunki rozwoju i powodzenia, a w rzeczywistości doprowadziło w okresie trzydziestolecia do największych katastrof, jakie notują dzieje ludzkości. Świat miał do dyspozycji w nadmiarze surowce i środki produkcji, miał na usługi fantastyczny rozkwit wiedzy technicznej, nieznanne dawniej środki komunikacyjne, rozbudowany aparat kredytowy, potroił w ciągu jednego pokolenia zapas złota monetarnego i umieścił w obieg pieniężny od złota, odkrył prawa naukowe organizacji pracy, samej pracy nadal charakter najzaszczytniejszego przywileju, stał w obliczu trosk nieograniczonych możliwości konsumpcyjnych, a więc mógł mnożyć w nieskończoność powodzenie rzesz ludzkich, a wybrał alternatywę drugą, to jest alternatywę niszczenia dorobku wiekowej cywilizacji. Koszt tej wojny przekracza 60-krotnie maksymalny i hipotetyczny koszt rozwiązania wszystkich napięć społecznych w przedwojennym świecie, a pokryty bez reszty budżet wydatków państwowych dziesięciu takich państw jak Polska w ciągu dwustu lat.

W pierwszym szeregu najbardziej zniszczonych państw znalazła się właśnie Polska. Jedyną jej rekompensatą za miliony wymordowanych ludzi, za jej straty terytorialne, za dziesiątki miliardów strat materialnych, za sześciolletnią eksploatację, za lata niewolniczej pracy milionów ludzi, za nieopisaną łachucę, cierpień i bezprawia, za podeptanie praw przyrodzonych człowieka może być tylko jej nowa granica na Odrze i Nysie Łużyckiej.

W ten sposób cząstka nieprawości pruskich może być wyrównana. W ten sposób arsenał upartej niemieckiej agresji może być nieco zredukowany. W ten sposób skrawek Europy służyć ma odtąd celom pokojowym, celom współpracy międzynarodowej, dźwiganii milionowych rzesz pariasów do stanu człowieczeństwa, zamiast służyć ideal agresji, powtarzanej systematycznie w nadziei końcowego zwycięstwa.

A oto w kilkanaście zaledwie miesięcy od ubieżwładnienia politycznego hitleryzmu już podnoszą się coraz natęższy głosy niemieckie, domagające się sprawiedliwości w wykładni germańskiej. Rachunek za nieudany ostatecznie zamach na cywilizację ludzką ma zapłacić — wedle tej koncepcji — nie napadający, — nie złoczynca, nie sprawca pożogi wojennej — ale napadnięta ofiara, której nie udało się dobić ostatecznie. Jeżeli współczesne pokolenie niemieckie nie jest pogodzone z klęską i świadomością wielkiego przestępstwa, jeżeli nie umie sobie zdać sprawy z konsekwencji własnych czynów, to i żadne z pokoleń następnych nie przestanie czekać na moment rewanżu.

Temu niebezpieczeństwu możemy przeciwstawić tylko gigantyczny wysiłek własnej i rozumnej pracy. Zrozumiąły to dokładnie i inne narody. W wielu krajach wylewa się wulkaniczny rozmach pracy. Z

każdym miesiącem tężeją nowe granice państwowe w rezultacie wielkiej pracy, wiedzącej, że niebezpieczeństwo agresji wylewa się zawsze w kierunku najmniejszego oporu. W tym nowym starciu nie możemy utracić swego jakże skromnego zresztą miejsca. To drugi argument dla jednokierunkowego zwrócenia naszych sił, choćby nas to dużo miało psychicznie kosztować. Kierunek naszej pracy musimy nastawić w stronę Ziem Odzyskanych. Drogowskazy wytyczają dwa główne punkty węzłowe: Śląsk i Wybrzeże.

Ubiegły rok gospodarczy, pierwszy rok powojenny, dzięki ofiarnej pracy dziesiątków tysięcy ludzi, nie był na Wybrzeżu zmarnowany. Ale impuls do tej pracy dał Rząd, a w szczególności środki finansowe w kwocie 4 miliardów zł, postawione w tym roku przez Ministra Skarbu do dyspozycji instytucji Wybrzeża, oraz identycznie zdeteterminowana decyzja władz państwowych natychmiastowego podjęcia odbudowy Wybrzeża, jak ta, która w chwilach prawie beznadziejnych tak pozytywnie zaważyła na przywróceniu martwej stolicy państwa — Warszawy do życia. Za te śmiałe decyzje cały kraj i cała ludność bez różnicy zapatrywały politycznych są Rządowi wdzięczne. Dziś zamykając bilans roku 1946, możemy zrekapitulować najistotniejsze

osiągnięcia Polski na Wybrzeżu.

Porty nasze przeladowały w tym roku prawie 8 milionów ton towarów, tj. 25.000 ton przeciętnie dziennie. Cyfra ta jest wyższa od sumarycznego przeladunku Bremy w roku 1937, tj. w okresie najwyższego ożywienia koniunkturalnego bezpośrednio przed wojną, jest dwukrotnie wyższa od przeladunku Głdawy, trzykrotnie wyższa od przeladunku Rygi, czterokrotnie wyższa od przeladunku Lębeki, a stanowi zwyż jednej trzeciej obrotów największego portu na kontynencie Europy, tj. Rotterdamu, w roku 1937. W jakich warunkach zaś zaczynaliśmy tę pracę zaledwie przed półtora rokiem, wiadomo powszechnie, gdyż niszczycielska robota pruska jest dokładna, precyzyjna i pełna żaru uczuciowego.

W portach delty Wisły mamy w eksploatacji zwyż 11 km nabrzeży, dźwigów odremontowanych mamy 62, rozporządzamy 165 tys. m kwadr. powierzchni w magazynach portowych, gruntownie odremontowanych lub nowo zbudowanych przez Biuro Odbudowy Portów. W obu portach odbudowano zwyż 23 km sieci elektrycznej, 26 km linii wodociągowych, przeprowadzono badania nurkowe na przestrzeni 43 km, usunięto 74 wraki, odbudowano 6 mostów i wiaduktów portowych, 2 elevatory zbożowe o pojemności 20 tys. ton, zbiorniki na pałto pływne o pojemności zwyż 100 tysięcy m sześć, zremontowano zwyż 9 tys. izb mieszkalnych, 12 obiektów szpitalnych o 43 budynkach, uruchomiono w najszerszym zakresie szkolnictwo powszechnie i średnie, uruchomiono w odbudowanych już 80 proc. kompleksach gmachów 5 wyższych zakładów naukowych, doprowadzono do

stanu eksploatacji zmuszoną gazownicę, wodociągi, kanalizację, oświetlenie publiczne, zakłady oczyszczania miasta. W obrotach portowych w ciągu roku przekroczone cyfrę 360 tys. wagonów kolejowych, przy czym dzienna ilość wagonów towarowych załadowanych i wyładowanych wynosiła w sierpniu 1945 roku tylko 157, w sierpniu 1946 roku prawie dziesięciokrotnie więcej, bo 1.511. Gdańska Dyrekcja Kolejowa odbudowała 220 km torów, 660 rozjazdów, 60 mostów, 12 dworców kolejowych, 10 parowozowni, prawie 16 tys. km linii napowietrznych teletechnicznych, zainstalowała 2 tysiące aparatów telefonicznych i telegraficznych, Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne obsługują obecnie 160 km linii autobusowych, tramwajowych, trolleybusowych i wodnych. Urządzenia te już obecnie przewożą do 4 milionów pasażerów.

Poważny dorobek wykazują w rb. drogi wodne i żegluga śródlądowa, poczta, energetyka i przemysł Wybrzeża. Zjednoczenie Stoczni Polskich ma 6 zakładów pracy i zatrudnia ok. 7,5 tys. pracowników. Dziesięć uruchomionych fabryk przemysłu metalowego z siedzibą w Gdańsku zatrudnia zwyż 1400 pracowników. Stocznie Rybackie zatrudniają 1200 pracowników. Przemysł drzewny tego okręgu posiada 28 zakładów czynnych. Gdańska Dyrekcja Przemysłu Miejskowego posiada w swej administracji 41 czynnych zakładów pracy. Szczecińska Dyrekcja Odbudowy posiada 28 zakładów uruchomionych, 7 w stadium remontów.

Liczba pracowników zatrudnionych w warsztatach rzemieślniczych w okr. Gdańsk-Gdynia dosięga 12 tys. Obróty handlowe dwu najważniejszych placówek handlu hurtowego, tj. Spółem i Państwowej Centrali Handlowej w obrębie województwa gdańskiego przekroczyły w listopadzie ub. r. 620 milionów zł. Połowy morskie polskiego rybactwa osiągnęły poważny sukces. Połowy te w r. 1946 przekroczyły 23 tys. ton ryby, wartości 550 milionów zł. Oznacza to, że połowy morskie rozpoczynając tak niedawno z punktu zerowego, osiągnęły poziom w cyfrach tonowych z roku 1936, a przewyższyły znacznie rezultaty zarówno roku 1935 jak i 1937.

Taki sam proces dynamicznego postępu i zagospodarowania rozwija się na mniejszą skalę — zarówno na Wybrzeżu Zachodnim i Wschodnim. Ale ilekolewiek dumy może przeniakać serce każdego Polaka z rezultatów odbudowy strat materialnych na jego nowym Wybrzeżu Bałtyku, to wszystko to staje się drobną pozycją wobec jednego dominującego faktu.

I w Szczecinie, i w Świnoujściu, w Kamieniu i Kołobrzegu, w Nowym Warpnie i Dziwniej, w Koszalinie i w Derłowie, w Łebie i w Ustce, w Gdańsku i Sopocie, w Ełblągu i Malborku, we Fromborku, Kadyni, Tołknie, na całym 500 km obszarze Wybrzeża promieniuje dziś to samo życie polskie, to same uczucia i ambicje, które przed wojną demonstrowały żywotność naszego narodu w Gdyni i Pucku, w Jastarni i we Władysławowie, na małym wówczas polskim Wybrzeżu, zawartym między jezłozem Żarnowieckim a granicą Wolnego Miasta Gdańska. Toteż z tego punktu widzenia można mieć pewność, że polski element

ludzki swój egzamin zdać będzie i uadał pomyślnie na Wybrzeżu, dołączając wkład własnej pracy do spraw historycznych, które powróciły naród nasz nad Odrę i Nysę Łużycką.

Morze i Jego Wybrzeże, jakkolwiek są całkowicie i bez reszty oddane służbie interesu narodowego, pozostałyby jednak martwym pustkowiem, gdyby nie pełniły posłannictwa w dziedzinie stosunków między-narodowych. Każdy fragment importu i eksportu musi mieć kontrahenta na zewnątrz, który tylko w wyjątkowych i krótkich okresach ulega przymusowi relacji handlowych z danym rynkiem. On działa i żyje wedle własnych praw i własnych tendencji. Wypływa z tego pierwszy ważki postulat, domagający się takiego rozbudowania i wyposażenia aparatu techniczno-portowego, by w ostrej walce konkurencyjnej wytrzymał on próbę zycia. Ponadto jednak, jeżeli najkapitałniejsze założenie planu narodowego, mówiące o znaczn. podniesieniu stopy życiowej mas ludzkich w Polsce, ma być urzeczywistnione, to Polska musi się niezwykle szybko inwestować, musi wyposażyć człowieka i instytucje wytwórcze w odpowiednie, nowoczesne narzędzia pracy, surowce, środki pomocnicze, musi się elektryfikować i motoryzować, a podstawowe ku temu elementy może zdobyć tylko z zagranicy, w oparciu o rozwój własnego eksportu.

Druga część tych konsekwencji ma charakter rzeczowy. Nowy plan inwestycyjny na rok 1947 i na lata następne w przeciwstawieniu do planów z r. 1945-46 w zakresie zagadnień portowych, skierowuje się wyraźnie w stronę morza. Ma on stworzyć normalne, bezpieczne warunki postoju statków w naszych portach, ma on usunąć wszystkie zasadnicze trudności pracy przeladunkowej. Jeżeli dziś dyskwalifikujemy często metody pracy portowej, jeżeli oceniamy wydajność pracy ludzkiej poniżej norm przedwojennych, to należy pamiętać, że jest to w znacznej mierze rezultatem braków technicznych. Miejsca rozładowania statków, magazynowania towarów, mechanizacja obsługi są dotychczas często wynikiem albo improwizacji, albo konieczności narzuconych przez samą sytuację w portach. Na dłuższy dystans praca taka będzie nierentowna, i obalą dawną renomę konkurencyjności naszych portów. Plan nasz przeciwstawia się tym zjawiskom i dąży do zasadniczego uregulowania sprawy w okresie trzechletnim.

Drugi, nowy i zasadniczy moment wynika ze świadomości: uzyskać nie tylko najbardziej skoncentrowany, najkorzystniejszy ekonomicznie rezultat pracy obsłużenia zaplecza polskiego, ale również zagospodarować całe Wybrzeże polskie od Szczecina i Świnoujścia aż po Ełbląg i Braniewo na wschodzie. To pięćsetkilometrowe Wybrzeże może stać się potężną dźwignią przebudowy struktury gospodarczej i społecznej nowej Polski. Jest to politycznym osiągnięciem Rządu polskiego. Winno się stać również jego osiągnięciem gospodarczym.

W fazie początkowej czas odgrywa decydującą rolę. Właśnie okręg Gdyni—Gdańska, przy skoncentrowanym wysiłku, zapewnił osiągnięcie wielkiej zdolności przeladunkowej w czasie jak najkrótszym. Stąd wypływa zjawisko, że w roku 1946 większa część nakładów państwowych skoncentrowała się w tym okręgu centralnym.

Już pod koniec roku 1947

zdolność przeladunkowa

portów Wybrzeża centralnego wzrosło do 13 milionów ton towarów, portu szczecińskiego do 3,4 miliona ton, mniejszych portów do 600 tys. ton w relacji rocznej. Sumarycznie zdolność ta wyrazi się sumą 17 milionów ton dwustronnego przeladunku. Efektywnie prelimitując się przeladowanie w roku 1947 przez nasze Wybrzeże 12,4 miliona ton, tj. 155 proc. cyfry osiągniętej w roku 1946 i 73 proc. w stosunku do najwyższego stanu przedwojennego. Do końca br. rozporządzała powierzchnia magazynowa w Portach Gdyni i Gdańska wyniesie 240 tys. metrów kwadr., tj. ok. 44 proc. stanu przedwojennego, ilość dźwigów wyniesie 70 sztuk, tj. 41 proc. z okresu przed wybuchem wojny. W Szczecinie istnieje spora ilość nieuszkodzonych magazynów i czynnych dźwigów, które w zasadzie w początkowej fazie eksploatacji portu zaspokajają jego potrzeby. Do końca roku 1949 przewiduje się, że porty morskie osiągną już pełną przedwojenną zdolność przeladunkową, wyrażającą się cyfrą 25 milionów ton.

W zakresie

komunikacji kolejowej

obok odbudowania najważniejszych mostów na Wiśle i Odrze, mających pierwszorzędne znaczenie dla akcji zagospodarowania Wybrzeża, obie ważne magistrale, decydujące o wykorzystaniu zdolności przeladunkowej portów w delcie Wisły, a mianowicie linia Bydgoszcz — Tczew — Gdańsk, linia węglowa Śląsk — Bydgoszcz — Kościerzyna — Gdynia doprowadzone będą w roku 1947 do przelotności około 15 milionów ton w relacji rocznej. Obok tego z początkiem drugiej połowy roku 1947 uruchomiona będzie linia bezpośrednia Warszawa — Gdańsk, uzależniona od wykończenia mostów w Malborku i Tczewie, a prace rekonstrukcyjne na szeregu linii, jak Iława — Malbork, Toruń — Kwidzyń — Malbork, Nowa Wieś — Bydgoszcz, Olsztyn — Malbork — Gdynia wysunięte są na rok 1947 do pierwszej kolejności. Równolegle wzmocnione będą wszystkie węzły kolejowo-komunikacyjne pomiędzy zapleczem Polski i okresem szczecińskim. Ważnym iaktem dla Wybrzeża centralnego będzie realizacja projektu Ministerstwa Komunikacji co do elektryfikacji linii kolejowej Gdynia — Gdańsk, a całe Wybrzeże odczułoby tę realizację jako epokowe osiągnięcie tego resortu i jego wkład w potężną rozbudowę całego zespołu miejskiego Gdynia — Sopot — Gdańsk. Gdyby zamiar ten rzeczywiście rychło był zrealizowany, to w ciągu dziesięciu lat zespół ten już samorzutnie rozrósłby się w nowe milionowe skupisko ludzkie w Polsce. Cały zaplanowany rozwój Wybrzeża, całe powodzenie zakreślonych celów związane jest z procesem dalszej koncentracji elementu ludzkiego. Te rzesze nowych pracowników muszą przede wszystkim otrzymać

dach nad głową.

Jest to warunek iudamentalny i wstępny.

Koncentracja zadań pracy wymaga zaś, by i osiedla pracownicze w miarę możliwości były skoncentrowane i planowo usytuowane w stosunku do potrzeb. Na tym tle wyrasta cały szereg zagadnień do przepracowania. Z jednej strony w niesporadycz-

nych wypadkach ulokowały się w najkorzystniejszych miejscach na Wybrzeżu instytucje, których tematem pracy nie są związane z okupowanym przez siebie a w konsekwencji przez swych pracowników miejscem. Takie instytucje muszą być przesiedlone z terenów największego zagęszczenia ludnościowego. Akcja taka nie tylko zezwoli na bardziej planowe i znacznie tańsze dla Skarbu Państwa rozwiązanie zagadnienia ludnościowego w okręgach już obecnie przeludnionych, ale zarazem łatwiejsze zagospodarowanie terenów nadmorskich, dotychczas jeszcze martwych.

Czynnik doraźności potrzeb musi stopniowo coraz bardziej zanikać. Pracowaliśmy dotychczas, aby móc żyć, w następnym fazie musimy żyć, aby pracować. Oznacza to, że celem nowego wysiłku ma być normalizacja warunków pracy, a ona wynika z normalizacji warunków życia. Z tego punktu widzenia na plan pierwszy wysuwa się postulat ogólnego uporządkowania miast, postulat odbudowy i budownictwa mieszkań pracowniczych, postulat przeorganizowania miast Wybrzeża nowym, na wskroś polskim charakterem w zabudowie.

Tak pojęte zadania wymagać będą dużego nakładu pracy i środków finansowych. Toteż konsekwentnym postulatem jest tendencja, by włączyć do tego procesu wszystkie wartości sił narodowych. Dotychczas elementem dominującym w akcji odbudowy i zagospodarowania zniszczonych ziem było państwo. Jego przeważająca i kierownicza rola w ramach polityki gospodarczego planowania jest nieodzowna. Ale obok tego muszą wystąpić na widownię jako aktywne jednostki w dziele odbudowy i samorządy miejskie, i organizacje spółdzielcze, i inicjatywa prywatna, a np. miasto Poznań udowodniło praktycznie, jak poważne skutki mogą powstać w krótkim okresie czasu przez zharmonizowanie wszystkich tych sił.

U samych źródeł planu państwowego, u podłoża naszych wniosków i postulatów, naszych tez i rezolucji leży jedna wspólna, głęboka tendencja, która ma zasadnicze, dziejowe znaczenie. Od XIII wieku rozpoczął się proces zmundnego systematycznego odcinania Polski od jej dostępu do Morza Bałtyckiego. Ramiona polipa krzyżacko-pruskiego wyciągały się coraz dalej i dalej na wschód w długim pasie nadmorskim. Europa przechodziła najgłębsze ewolucje polityczne, gospodarcze i społeczne. Ale ta tendencja pruska była niezmienna. I Prusy królewskie, i Niemcy cesarskie, i Rzesza demokratyczna, i ustrój faszystowski-fuehrerowski party w tym samym kierunku, a kierunek ten oznaczał ustawiczną agresję pruską, ustawiczny proces wyrażony sloganem „Drang nach Osten”. Cele tej polityki nie kończyły się unicestwieniem Polski. Przejawiały się one wyraźniej w chwilach przelomowych Europy. Zaprezentowała je formalnie demokratyczna Rzesza po pierwszej wojnie, formułował je Hitler w „Mein Kampf”, realizował je w czasie ostatniej wojny Rosenberg i Himmler. Powrót tego Wybrzeża do swego naturalnego polskiego organizmu, wyparcie niemieckiej organizacji zaad całego Bałtyku aż po ujście Odry, to synonim stopienia pruskiego parcia na Wschód, to dźwignia wznosząca dobrobyt milionowych mas ludzkich na całej przestrzeni Europy od Odry na wschód,

to synonim pokojowej współpracy wielu narodów. Polityka pruska zmienia czasem metody, traści swej nie zmienia nigdy.

Istota naszego problemu sprowadza się więc do tezy następującej. Musimy scementować cały obszar Ziem Odzyskanych w jednorodny monolit polski, zanim wewnętrzne siły Prus zregenerują się ponownie.

Najaktywniejszym katalizatorem tego procesu jest i będzie na zawsze Wybrzeże nasze, o ile zdolamy wydobyć z niego większe i bardziej pozytywne wartości, niż mogło się to stać w ramach pruskiej polityki państwowej.

Dr WACŁAW FAJANS (Kraków)

PLAN INWESTYCYJNY A RYNEK PIENIĘŻNY

PLAN Inwestycyjny na okres od 1 kwietnia do 31 grudnia 1946 r. dołączony do rządowego projektu budżetu Państwa na tenże okres, przewidywał łączną wartość inwestycji 40,4 millarda zł. Na pokrycie tej sumy miały instytucje inwestujące dostarczyć ze środków własnych 2,2 mld. zł, cała zaś pozostała kwota 38,2 mld. zł miała być sfinansowana w drodze operacji kredytowych, a mianowicie 13,4 mld. zł proponowano uruchomić z kredytów skarbowych, 24,8 zaś mld. zł z kredytów bankowych. Transakcje finansowe Skarbu Państwa na rynku wewnętrznym w r. 1946 sprowadziły się do dwu operacji, do emisji biletów skarbowych, która do końca sierpnia 1946 przysporzyła Skarbowi kwotę 2,2 mld. zł oraz do wypuszczenia Premjowej Pożyczki Odbudowy Kraju, której ogólny efekt finansowy wyraża się kwotą około 4,6 mld. zł. Ogółem zatem ściągnął Skarb Państwa z rynku wewnętrznego około 7 mld. zł, z których jednak mniej więcej połowa znalazła niewątpliwie ujście w kierunku budżetu Państwa, którego preliminarz za wspomniany okres 9 miesięcy przewidywał niedobór w wysokości 3,4 mld. zł. Na rachunek zatem wzmiarkowanych powyżej 13,4 mld. zł kredytów skarbowych, które stanowić miały finansowy aport Skarbu Państwa na rzecz Planu Inwestycyjnego, wpłynęło z tytułu wewnętrznych operacji pożyczkowych około 3,5 mld. zł. Z jakich źródeł pokryto brakującą jeszcze kwotę 10 mld. zł, ustalić ściśle, niestety, nie możemy dla braku odpowiednich danych. Przypuszczać jednak należy, że źródłami tymi były przede wszystkim udziały Polski w uzyskanych przez ZSRR odszkodowaniach rzeczowych od Niemiec oraz realizacja dostaw UNRRA. Jak wydajne musiało być w r. 1946 to drugie ze wspomnianych źródeł, świadczy najwymowniej fakt, że z importowanych w pierwszej połowie tego roku przez Gdańsk i Gdynię około 1,4 miln. ton towarów przypadło ponad 70% na dostawy wszelkiego typu UNRRA. Dostawy te bądź zużytkowane były przez Państwo w naturze dla celów inwestycyjnych w ramach Planu, bądź też spieniężone, zasilając zasoby gotówkowe Skarbu dla celów realizacji tegoż Planu.

Jednakże główny ciężar finansowania Planu Inwestycyjnego spoczywać miał na kredytach bankowych, przy pomocy których należało w okresie 9

Jeżeli zdolamy, szczególnie tu na Wybrzeżu, spojść w jednolitą całość elementy aktywizmu państwowego, przejawiające się w planie narodowym dla odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża i w polityce morskiej państwa, jeżeli nadamy im cechy trwałości i rzetelności, jeżeli obie dziedziny — gospodarczą i polityczną — zwiążemy ze wszystkimi siłami twórczymi, tkwiącymi potencjonalnie w naszym narodzie, to w ciągu krótkiego okresu czasu będziemy świadkami tak wielkich i pozytywnych rezultatów na całej długości polskiego Wybrzeża, jakich dziś ani nakreślić, ani przewidzieć nie możemy.

miesiący 1946 r. uruchomić, jak to już wspomniano, sumę 24,8 mld. zł. Zachodzi pytanie, w jaki sposób ta ołbrzymia, jak na nasze stosunki, akcja finansowa była przeprowadzona i jakie spowodowała zmiany w naszej strukturze pieniężnej i kredytowej.

Suma emitowanych przez Narodowy Bank Polski i w oblegu będących biletów wraz z rachunkami żyrowymi teje instytucji wynosiła na koniec 1945 r. 32,3 mld. zł, na koniec zaś sierpnia 1946 r. 57,3 mld. zł, wzrosła zatem w ciągu 8 miesięcy o 25 mld. zł. Ponieważ w tymże okresie stan zadłużenia Skarbu Państwa w instytucji emisyjnej zwiększył się w stopniu zgola nielotnym, a mianowicie z 21,2 do 21,5 mld. zł, przeto wspomniany wzrost obiegu i rachunków żyrowych ma niewątpliwie charakter ściśle gospodarczy. Istotnie, kredyty gospodarcze Narodowego Banku Polskiego, łącznie redyskontowe i bezpośrednio, uległy we wzmiarkowym 8-miesięcznym okresie wzrostowi z 6,9 do 30,7 mld. zł, a więc o bez mała 24 mld. zł, tj. o sumę prawie równoznaczna dokonaniem w tymże czasie zwiększeniu obiegu i rachunków żyrowych. Jednakże stwierdzenie tego faktu, niewątpliwie ze wszech miar dodatniego ze stanowiska naszej polityki skarbowej i walutowej, nie wyczerpuje bynajmniej całokształtu interesującego nas zagadnienia. Ażeby dokładnie zdać sobie sprawę z zasad finansowania Planu Inwestycyjnego i móc ocenić wpływ całej tej akcji na układ naszych stosunków pieniężnych i gospodarczych, musimy do akcji tej podejść nie tylko od strony Narodowego Banku Polskiego i jego roli, ale sprecyzować rozmiary i charakter udziału w niej całego aparatu kredytowego.

Ogólna suma kredytów, udzielonych przez Narodowy Bank Polski, banki państwowe, spółdzielcze, prywatne oraz Komunalne Kasy Oszczędności wzrosła pomiędzy 31 grudnia 1945 r. a 31 sierpnia 1946 r. w sposób wykazany przez tabelę na str. następ. (w miliardach złotych)¹⁾

Kredyty, udzielone życiu gospodarczemu w ciągu pierwszych 8 miesięcy 1946 r., wzrosły zatem o 40,7 mld. zł, z której to sumy tylko 1/3 część przypada na

¹⁾ Materiał statystyczny, dotyczący N. B. P. oraz akcji kredyt. innych banków, zaczerpnięto z „Wiadomości Narod. Banku Polskiego“.