

zurüsten. Die polnische Luftwaffe erhält aus eigener Produktion hervorragende Düsenjäger.

Selbstverständlich ist auch die Produk-

tion von Verbrauchsgütern außerordentlich gestiegen. Folgende Tabelle gibt Aufschluß über den Produktionsstand wichtiger Industrieartikel des Massenbedarfs:

Artikel	Maßeinheit	1938	1949	1953	Stand der Prod. pro Kopf der Bev. 1953 (1938 = 100)
Baumwoolgewebe	in Millionen lfd. m	287,6	406,5	498,7	229
Wollgewebe	in Millionen lfd. m	37,7	50,1	70,5	247
Seidengewebe	in Millionen lfd. m	25,0	47,7	68,0	390
Lederschuhe	in Millionen Paar	2,8	7,3	20,8	987,5
Zucker	in tausend Tonnen	506,0	745,0	1105,0	288
Zigaretten	Md. Stück	9,4	21,3	32,5	458,6

Die Industrialisierung des Landes schafft günstige Bedingungen, die Landwirtschaft zu entwickeln. Die entscheidende Voraussetzung für eine Vergrößerung der landwirtschaftlichen Produktion und für die Erhöhung des Lebensstandards der Landbevölkerung ist die sozialistische Umgestaltung des Dorfes. Deshalb entfaltet sich die Genossenschaftsbewegung unter den werktätigen Bauern immer stärker. 1950 gab es 243 Produktionsgenossenschaften, 1951: 3050, 1952: 4900, 1953: 7900, 1954: 9700. Bereits Anfang 1954 betrug der Anteil der Produktionsgenossenschaften an der landwirtschaftlichen Nutzfläche 9 Prozent.

Die polnische Arbeiterklasse unterstützt diesen Prozeß durch die Bereitstellung von Traktoren und landwirtschaftlichen Maschinen sowie durch die Elektrifizierung des Dorfes. Während vor dem Kriege nur wenige hundert Traktoren auf den Gütern der Großgrundbesitzer existierten, gab es 1953 45 000 Traktoren (auf 15 PS umgerechnet). In der Zeit von 1945 bis 1953 wurden etwa 10 000 Dörfer elektrifiziert. Die Anzahl der MTS stieg von 30 im Jahre 1950 auf 416 im Jahre 1954. — Der Anteil der Staatsgüter an der landwirtschaftlichen Nutzfläche betrug 1954 12,8 Prozent.

Groß sind auch die Erfolge im Verkehrswesen. Polen besitzt heute bereits wieder 26165 km Eisenbahnlinien. Der Sechsjahrplan sieht eine Steigerung der Warenbeförderung auf 245 Mill. t (1938: 75,1 Mill. t, 1946: 67 Mill. t) und der Personenbeförderung auf 910 Mill. (1938: 225,9 Mill., 1948: 244,9 Mill.) vor. Die Gesamtlänge der Straßen mit fester Becke betrug 1952: 96 000 km. Der Sechsjahrplan sieht

eine Erweiterung um 6500 km vor;

Polen besitzt heute drei große Häfen: Gdansk, Gdynia, Szczecin; Hinsichtlich der Umschlagskapazität steht der Hafenverband Gdynia-Gdansk an erster Stelle aller Ostseehäfen und an dritter Stelle aller Häfen Europas.

Ständig wächst die polnische Flotte. Die Tonnage der Handelsflotte übersteigt den Vorkriegsstand um das Dreifache. Die polnischen Handelsschiffe laufen Häfen von 31 Ländern an. 1948 wurde das erste polnische Schiff gebaut; seitdem haben die Werften von Gdansk und Gdynia bereits 160 seegängige Schiffe hergestellt. Vor kurzem wurde ein 10 000 t großes Schiff, ein Erz- und Kohlenschlepper, vom Stapel gelassen.

Auch der Luftverkehr entwickelt sich ständig. Der Sechsjahrplan sieht die Beförderung von fast doppelt soviel Personen im Jahre 1955 verglichen mit 1949 vor.

Der polnische Außenhandel, der in den Händen des Volksstaates liegt, hat sich gleichfalls stark erweitert. Polen unterhält zur Zeit Außenhandelsbeziehungen zu 71 Staaten der Erde. Etwa 70 Prozent des Außenhandels kommen auf die Länder des Friedenslagers, 30 Prozent auf kapitalistische Länder. Die Sowjetunion ist mit 32 Prozent der Gesamtumschläge der bedeutendste Außenhandelspartner Volkspolens, an zweiter Stelle folgt die Deutsche Demokratische Republik. Auch in den Außenhandelsbeziehungen der Deutschen Demokratischen Republik steht Volbspolen nach der Sowjetunion an zweiter Stelle.

Durch alle diese Maßnahmen stieg das Nationaleinkommen der Werktätigen ständig, und zwar in folgendem Maße: