

Robert Skobelski

Eugeniusz Kwiatkowski wobec polityki państwa na wybrzeżu morskim w latach 1945-1955

Piotrkowskie Zeszyty Historyczne 5, 279-292

2003

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Robert Skobelski

EUGENIUSZ KWIATKOWSKI WOBEC POLITYKI PAŃSTWA NA WYBRZEŻU MORSKIM W LATACH 1945-1955

Eugeniusz Kwiatkowski był rzadkim wzorem skutecznego działania w polskiej gospodarce. W latach 1926-1930, kiedy sprawował funkcję ministra przemysłu i handlu, zintensyfikował rozbudowę portu w Gdyni. Następnie przez kilka lat (1931-1935) kierował zakładami azotowymi w Chorzowie i Mościcach. Od 1935 r. do wybuchu II wojny światowej, jako wicepremier i minister skarbu, podjął politykę aktywizacji życia gospodarczego m. in. poprzez dalszy rozwój portu i miasta Gdyni oraz budowę Centralnego Okręgu Przemysłowego.

Okres wojny E. Kwiatkowski spędził w Rumunii. Ta przymusowa bezczynność, związana z internowaniem, na pewno zaważyła na jego decyzji o powrocie do Polski, mimo nowych uwarunkowań politycznych i czynnego włączenia się w odbudowę zniszczonego kraju. Ofertę powrotu dla byłego wicepremiera złożył, w imieniu Krajowej Rady Narodowej, Jerzy Borejsza, komunistyczny działacz i redaktor dziennika „Rzeczpospolita”. Patriotyzm i głód konkretnej pracy dla ojczyzny po kilkuletniej wojennej przerwie okazały się u Kwiatkowskiego silniejsze i zagłuszyły wszelkie wątpliwości natury politycznej. Alternatywą było wprowadzenie pozostanie na emigracji, ale ewentualna działalność na odległość bez możliwości wpływania na rzeczywistość gospodarczą nie leżały w naturze Kwiatkowskiego. Tymczasem w kraju pojawiła się pewna szansa kontynuowania tych gospodarczych zadań, które tak pomyślnie przed wojną zaczął realizować i z którymi był nadal emocjonalnie związany¹. Jan Nowak-Jezioranski, komentując wybór powrotu E. Kwiatkowskiego do kraju, pisał, już po śmierci byłego wicepremiera w 1974 r., m.in. „Nietrudno się domyślić, jaki był stosunek Kwiatkowskiego do ówczesnego reżimu. Gdy mu jednak Borejsza pokazał zdjęcia zniszczonej Gdyni, gdy Kwiatkowski uprzytomnił sobie ogrom pracy, jaki znów czeka Polskę nad Bałtykiem – nie wahał się ani chwili. Była to decyzja, być może najbardziej heroiczna w jego życiu, naraziła go bowiem na ciężkie, krzywdzące zarzuty ze strony ludzi z jego obozu. Nie wahano się oskarżyć go o zdradę (...) Kto wie, czy ten ostatni okres życia publicznego zmarłego ministra nie był najbardziej bohaterski. Do dzieła odbudowy przystąpił z właściwą sobie niepospolitą energią”².

Ówczesnym władzom politycznym bardzo zależało na zaangażowaniu w odbu-

¹ J. Zaręba, *Eugeniusz Kwiatkowski – romantyczny pragmatyk*, Warszawa 1998, s. 158.

² Cyt. za: M. M. Drodowski, *Eugeniusz Kwiatkowski*, Wrocław 2001, s. 207.

dowę Polski kadry przedwojennych fachowców, dlatego powrót E. Kwiatkowskiego, odnotowały one na swoim koncie jako spory sukces. Wobec szczupłości i braku odpowiedniego przygotowania szeregów partyjnych był to kapitał bezcenny, bez którego nierealne byłoby w ogóle szybkie wydobycie kraju z ruin. Oprócz tego, przed konferencją w Poczdamie komuniści chcieli zasygnalizować światowej i krajowej opinii publicznej, że są przywódcami reżimu otwartego na współpracę z tzw. demokratycznymi elementami. Prezydent Bolesław Bierut tak wypowiedział się na temat osoby Kwiatkowskiego: „Jest to wybitny fachowiec, patriota i uczciwy, dobry Polak. Powołaliśmy go na wysokie stanowisko, pomimo że nie jest ani komunistą, ani socjalistą, jest jednak demokratą, wierzymy przeto, że dobrze i uczciwie wypełni powierzone mu zadania i potrafi swym autorytetem budować szerokie zaufanie społeczeństwa Wybrzeża do Rządu Jedności Narodowej”³.

Po przyjeździe do kraju były wicepremier zaczął kierować Delegaturą Rządu dla Spraw Wybrzeża. Instytucja ta, powołana oficjalnie 12 września 1945 r., faktycznie rozpoczęła działalność 1 października 1945 r. Przyszły szef Delegatury, tytułowany ministrem, przybył po raz pierwszy na Wybrzeże już w lipcu tegoż roku, gdzie zapoznał się wnikliwie z sytuacją województw nadmorskich, a następnie przystąpił do sporządzania pisemnego raportu o stanie gospodarki wybrzeża⁴. Usunięcie zniszczeń wojennych pasa nadmorskiego było w tym czasie sporym wyzwaniem gospodarczym dla państwa. Pomorze Zachodnie, zwłaszcza rejon Szczecina i Kołobrzegu, oprócz strat spowodowanych bezpośrednimi działaniami wojennymi i zniszczeniami dokonanymi przez samych Niemców (m.in. wysadzanie urządzeń portowych w Szczecinie), ucierpiało znacznie na skutek alianckich nalotów bombowych. Unieruchomiony został zespół portowy Szczecin – Świnoujście oraz mniejsze porty rybackie (straty portu szczecińskiego pogłębił demontaż i wywóz urządzeń dokonany przez radzieckie władze wojskowe). Natomiast w pozostałych gałęziach przemysłu, przede wszystkim w hutnictwie, przemyśle elektrotechnicznym, chemicznym i celulozowo – papierniczym stopień dewastacji sięgał niemal 100%. Przystało istnieć 1329,3 km linii kolejowych, zabudowa miejska była zniszczona w około 50%. Straty na wsi wahały się od 10% w powiecie gryfińskim, 40-50% w chojeńskim do 75-100% w gryfickim⁵.

³ J. Z a r ę b a, *op. cit.*, s. 159.

⁴ *Ibidem*, s. 160-161; M. M. D r o z d o w s k i, *op. cit.*, s. 213.

⁵ Z. Ł a s k i, *Kierunki i dynamika rozwoju przemysłu*, [w:] *Pomorze Szczecińskie 1945-1965*, red. E. Dobrzycki, H. Lesiński i Z. Łaski, Poznań 1967, s. 201; Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Ministerstwo Ziem Odzyskanych (dalej: MZO), sygn. 75, *Zniszczenia wojenne w porcie szczecińskim, notatka Głównego Urzędu Morskiego – Delegatura w Szczecinie*. W wyniku wojny niektóre gałęzie przemysłu regionu zachodniopomorskiego przestały właściwie istnieć. Przemysł elektrotechniczny był zniszczony w 87%, chemiczny w 97%, celulozowo – papierniczy w 96%, włókienniczy w 89%. W gruzach leżały największe fabryki – benzyny syntetycznej w Policach czy zakłady włókiennicze w Żydowcach (J. M a d e j, *Inne działy gospodarki. Przemysł*, [w:] *Szczecińskie. Rozwój województwa w Polsce Ludowej*, red. H. Lesiński, Warszawa 1970, s. 124).

Straty wojenne nie ominęły Pomorza Gdańskiego, a choć porty i stocznie Gdańska i Gdyni były zniszczone mniej od szczecińskich, bo w około 30%, to jednak baseny portowe i tory wodne wypełniały wraki zatopionych jednostek, uszkodzeniom uległy falochrony, dźwigi portowe i magazyny. Straty pozostałych gałęzi przemysłu oceniano na 80%. Szczególnie dotkliwe były zniszczenia sieci kolejowej i drogowej. W miastach 10 748 domów mieszkalnych było uszkodzonych w co najmniej 10%⁶.

W tej trudnej sytuacji do zadań, kierowanej przez Kwiatkowskiego Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża należały: „(...) nadzór i synchronizacja wysiłku podejmowanego przez istniejące już na Wybrzeżu organizacje robocze państwowe i samorządowe odnośnie do: odbudowy i praktycznego wykorzystania polskich portów handlowych; odbudowy zniszczonych miast Wybrzeża; odbudowy i uruchomienia przemysłu nadmorskiego; współdziałania w akcji osiedleńczej w miastach nadmorskich; koordynowania wniosków do preliminarzy budżetowych na cele odbudowy i zagospodarowania tych terenów”⁷. Sam Kwiatkowski, o czym już wspomniano, podobnie jak i przed wojną poświęcił się pracy bez reszty. Jako szef zespołu Delegatury dbał szczególnie o optymalne wykorzystywanie kompetencji fachowych personelu, wzajemne uzgadnianie poglądów na sprawy zasadnicze, kształtowanie zachodnioeuropejskiego modelu urzędnika szanującego petentów i przestrzegającego norm prawnych oraz koncentracji wysiłków na załatwianiu spraw podstawowych. Funkcja delegata rządu zmuszała byłego wicepremiera do ogromnego wysiłku, nieustannych podróży, wizytowania miast i miasteczek rozsianych po rozległym wybrzeżu, pisania raportów i sprawozdań, nie mówiąc już o kierowaniu bieżącą pracą Delegatury i koordynowaniu robót przy odbudowie pasa nadmorskiego. Mimo to aktywność Kwiatkowskiego w tamtym okresie wykraczała daleko poza wykonywanie obowiązków służbowych. Jedną z bardziej znanych jego inicjatyw w tym okresie, był pomysł utworzenia Związku Gospodarczego Miast Morskich, który miał posiadać stałe uprawnienia w zakresie odbudowy, a potem i rozwoju gospodarczego na wybrzeżu. Ponadto E. Kwiatkowski kierował, wspomagał lub też patronował najrozmaitszym komisjom i organizacjom, brał udział w licznych uroczystościach oficjalnych, występował z odczytami w radiu, udzielał wywiadów dla prasy, pisał artykuły⁸.

⁶ B. K o s z e l, *Co zastaliśmy?* [w:] *Polska nad Odrą i Bałtykiem*, red. S. Sierpowski, Poznań 1986, s. 80; C. W o j e w ó d k a, *Gospodarka morską*, [w:] *Gdańskie. Rozwój województwa w Polsce Ludowej*, red. J. Kołodziejski, Warszawa 1971, s. 129; L. W i s z n i e w s k i, *Inne działy gospodarki. Przemysł*, [w:] *Ibidem*, s. 155; J. G ł u z i ń s k i, *Transport i łączność*, [w:] *Ibidem*, s. 195; AAN, MZO, sygn. 1708, *Zniszczenia wojenne osiedli na Ziemiach Odzyskanych na tle ogólnego zniszczenia kraju*; Powołana przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, a kierowana przez prof. Tadeusza Derczyńskiego, Komisja Odszkodowań Morskich, oszacowała straty w majątku morskim Polski na 64 mln dolarów, co stanowiło wartość około 60% ogólnych nakładów na gospodarkę morską poniesionych w latach II Rzeczypospolitej (M. M. D r o z d o w s k i, *op. cit.*, s. 213).

⁷ Cyt. za: J. Z a r ę b a, *op. cit.*, s. 162-163.

⁸ M. M. D r o z d o w s k i, *op. cit.*, s. 213, 221; J. Z a r ę b a, *op. cit.*, s. 162-163, 167, 171.

Burzliwe przemiany polityczne, zachodzące w Polsce w latach 1945-1947, związane z umacnianiem się u władzy komunistów powodowały stopniowe zagęszczanie się atmosfery wokół Delegatury dla Spraw Wybrzeża i jej szefa. Dochodziły do tego liczne konflikty E. Kwiatkowskiego z przedstawicielami władzy politycznej i administracyjnej na wybrzeżu, wynikające nie z trudnego charakteru byłego wicepremiera, a raczej jego energicznej i pełnej poświęcenia sprawom morskim działalności. Kierownik Delegatury nie szczędził krytyki i nie krył nieprzejednania wobec wszelkich przejawów niegospodarności i braku dyscypliny w miejscowych instytucjach. Nie ukrywał swego stanowiska w tej materii w rozmowach czy sprawozdaniach dla rządu. W procesie odbudowy portów i miast portowych występowały jego zdaniem, następujące słabe punkty: duże przerosty administracyjne, wzajemne paraliżowanie wysiłków, brak koordynacji działań pomiędzy instytucjami państwowymi, napływ na wybrzeże pracowników i robotników bez niezbędnych kwalifikacji zawodowych, bałagan w funkcjonowaniu wojskowych władz radzieckich realizujących różne dyrektywy oraz brak samochodów ciężarowych, maszyn, urzędzeń, zapasów magazynowych i dostaw żywności. Tego typu opinie nie były na rękę lokalnym notablom czy niektórym ministerialnym urzędnikom. Niejako w odwecie za te wszystkie słowa przygany i krytyki zaczęły pojawiać się niesłuszne zarzuty, oskarżenia, uciekano się do intryg i pisania donosów, wyolbrzymiane były potknięcia szefa Delegatury dla Spraw Wybrzeża; coraz częściej także podkreślano jego sanacyjną przeszłość. Z czasem przeciwnicy Kwiatkowskiego ukuli pejoratywny termin „kwiatkowszczyzny”, który miał oznaczać charakterystyczny dla niego zespół poglądów oraz praktycznych działań podejmowanych w Delegaturze, które miały jakoby szkodzić interesom państwa. Poza zarzutami związanymi z batalią o Związek Gospodarczy Miast Morskich, w którym władze widziały niebezpieczeństwo liberalizmu gospodarczego, oskarżano go o mitologizowanie gospodarki morskiej, popieranie przedsiębiorstw prywatnych w tej gospodarce, o próby dopuszczenia kapitału obcego do przemysłu stoczniowego i żeglugi, o prowadzenie polityki przeinwestowania portów podczas ich odbudowy przy jednoczesnym zaniedbywaniu spraw bieżących, o faworyzowanie w polityce personalnej tylko niektórych ludzi, dawnych współpracowników⁹.

Na ten narastający konflikt pomiędzy E. Kwiatkowskim a lokalnymi i resortowymi władzami nałożyło się dalsze oziębnienie sytuacji politycznej w kraju. Po wyeliminowaniu przez komunistów opozycji peeselowskiej, zaostrzyły się spory między PPR i PPS w zasadniczych kwestiach politycznych i społecznych. Wewnątrz PPR doszło niebawem do głosu skrzydło dogmatyczno-sekciarskie i to pod jego dyktando trwały przygotowania do zjednoczenia obu partii robotniczych¹⁰.

W tej atmosferze dalsze istnienie Delegatury dla Spraw Wybrzeża zaczęło stać pod znakiem zapytania o czym przekonał się Kwiatkowski podczas trudnych rozmów w czerwcu i wrześniu 1947 r. z Bierutem i Jędrzychowskim a następnie z premierem Cyrankiewiczem, kiedy dowiedział się, że kierowana przez niego instytucja

⁹ J. Z a r ę b a, *op. cit.*, s. 176-177; M. M. D r o z d o w s k i, s. 214.

¹⁰ *Ibidem*, s. 178.

ma pracować jedynie do końca 1947 r., po czym przejdzie w stan likwidacji.¹¹ Ostatecznie Delegatura zaprzestała działalności w styczniu 1948 r., zaś E. Kwiatkowski znalazł się na przymusowej emeryturze, licząc niespełna 60 lat i będąc jeszcze w pełni sił twórczych. Uniknął wprawdzie represji okresu stalinowskiego, jednak władze zabroniły mu zamieszkiwania na wybrzeżu, w Poznaniu oraz w Warszawie, mimo, iż jako posła na sejm chronił go wówczas immunitet. Były wicepremier postanowił w tej sytuacji osiedlić się w Krakowie, gdzie od 1945 r. mieszkała jego starsza córka. Przybył tu w grudniu 1948 r. i pozostał do końca życia, nie powracając już nigdy do czynnej działalności gospodarczej¹².

Tymczasem w latach 1947-1949 realizowano 3-letni plan odbudowy gospodarczej, będący jak się później okazało, jedynym zakończonym sukcesem programem ekonomicznym w powojennej Polsce. Jego wytyczne w odniesieniu do pasa nadmorskiego, opracowane przez Centralny Urząd Planowania, zostały w znacznej mierze oparte na koncepcjach powstałych w Delegaturze Rządu dla Spraw Wybrzeża pod kierunkiem E. Kwiatkowskiego.

W okresie wspomnianego planu uwagę państwa skupiały przede wszystkim, tak ze względów gospodarczych jak i politycznych, stocznia i port szczeciński, jako najdalej wysunięte na zachód¹³.

Odbudowę portu szczecińskiego prowadziło Biuro Odbudowy Portów (BOP) przy współdziałaniu Delegatury Urzędu Morskiego, przekształconej następnie w Urząd Morski w Szczecinie. BOP jeszcze w 1945 r. opracowało tzw. mały plan odbudowy portów, który zamierzano realizować w latach 1945-1946. Jednak właściwą odbudowę i rozbudowę portu w Szczecinie można było podjąć dopiero w 1947 r., czyli po przejęciu jego znacznej części z rąk radzieckich władz wojskowych¹⁴.

Do tego czasu ta największa na Pomorzu Zachodnim jednostka portowa służyła nieomal wyłącznie zaopatrywaniu radzieckich wojsk okupacyjnych w Niemczech. Przyjmowano tutaj również statki z polskimi repatriantami, którzy przybywali przede wszystkim z brytyjskiej strefy okupacyjnej¹⁵.

¹¹ M. M. D r o z d o w s k i, *op. cit.*, s. 238.

¹² J. Z a r ę b a, *op. cit.*, 182-183.

¹³ Z. M i s z t a l, *Polityka morska w 40-leciu PRL*, [w:] *40-lecie powrotu Ziem Zachodnich i Północnych*, Materiały ogólnopolskiej sesji naukowej z 25-26 czerwca 1985 r., Warszawa 1986, t. III, s. 102.

¹⁴ Zob.: R. T e c h m a n, *Przejmowanie poru szczecińskiego przez polskie władze w latach 1945-1947*, „Zeszyty Odrzańskie. Seria nowa”, red. W. Drobek, Opole 2000, nr 18/19, s. 117 i nast.; E. D o b r z y c k i, *Zespół portowy Szczecin – Świnoujście*, [w:] *Pomorze Szczecińskie...* s. 147. Do końca 1947 r. BOP wykonało tutaj ponad sto inwestycji. Przystosowano do prac przeładunkowych około 1500 m nabrzeży, zabezpieczono i odbudowano kilkanaście magazynów i dźwigów, wyremontowano duży elewator portowy, prom kolejowy, pontony i przesuwnicę wagonową na Gryfii, odbudowano chłodnię rybną i budynek szkoły morskiej. Z basenów, kanałów i toru wodnego podnoszono i usuwano zatopione tam wraki (W. M y ś l e n i c k i, *Pomorze Zachodnie*, [w:] *Odbudowa Ziem Odzyskanych (1945-1955)*, red. K. Piwowarski i S. Zajchowska, Poznań 1957, s. 243).

¹⁵ Pierwszy statek z polskimi repatriantami przybył do Szczecina 4 kwietnia 1947 r. (E.

III Zjazd Przemysłowy Ziem Odzyskanych, obradujący na jesieni 1947 r. w Szczecinie (niestety już bez udziału E. Kwiatkowskiego), zdecydował o przyspieszeniu rozwoju tutejszego portu. Utworzono w tym celu Komisję Aktywizacji Regionu Szczecińskiego, będącą międzyministerialnym organem przy KERM-ie. Na wniosek tejże komisji Ministerstwo Żeglugi powołało urząd pełnomocnika dla rozbudowy i zagospodarowania portu szczecińskiego. Natomiast już pod koniec listopada 1947 r., zorganizowano w Szczecinie Polską Żeglugę Przybrzeżną na Bałtyku „Gryf”, która podjęła przewozy pasażersko-towarowe na trasie Szczecin – Świnoujście. Rok później powstał tutaj również oddział gdyńskiego przedsiębiorstwa żeglugowego „Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe S. A. (GAL)”¹⁶.

Stopniowo wzrastała zdolność przeładunkowa poru szczecińskiego. W 1946 r. wynosiła 100 tys. ton, w 1947 r. – 1 250, w 1948 r. – około 2 500 i prawie 6 mln ton w 1949 r. Gdy w 1946 r. wpłynęło do portu 1181 jednostek, w tym pierwszy polski statek handlowy „Hel”, to w ostatnim roku planu 3-letniego było ich 3 873¹⁷.

Stocznia szczecińska, odbudowywana od 1947 r., występowała wprawdzie przez jakiś czas jedynie jako baza naprawcza, jednak pod koniec 1949 r. postanowiono uruchomić w niej produkcję statków i stworzyć w Szczecinie drugi po Gdańsku ośrodek przemysłu okrętowego¹⁸.

Porty Gdańska i Gdyni, o czym już była mowa, ucierpiały poważnie, podobnie jak Szczecin, w wyniku nalotów bombowych i bezpośrednich działań wojennych. Mimo zniszczeń już w lipcu 1945 r. zespół portowy przeładował 917 tys. ton towarów, by w 1946 r. osiągnąć poziom 7 732 tys. ton. Ogółem obsłużono wtedy w portach 5 377 jednostek¹⁹.

Do końca 1947 r. stocznie województwa gdańskiego wyremontowały blisko 800 statków, w tym 257 zagranicznych. Prócz tego, celem pełnego wykorzystania parku maszynowego, prowadzono produkcję uboczną jak montaż traktorów, samochodów ciężarowych oraz remonty wagonów kolejowych²⁰.

Okres planu 3-letniego stanowił również kolejny etap odbudowy i modernizacji portów Gdańska i Gdyni. Wzrosły moce przeładunkowe, zaś odtworzone możliwo-

D o b r z y c k i, *op. cit.*, s. 143).

¹⁶ F. G r o n o w s k i, *Gospodarka morską*, [w:] *Szczecińskie...* s. 99-104. Największe inwestycje portowe w Szczecinie przypadły na lata 1948 – 1950. W tym czasie województwo szczecińskie zajęło drugie miejsce po Śląsku w państwowym planie inwestycyjnym. Było to jedno z największych tego typu przedsięwzięć w Europie (*Pomorze Szczecińskie...* s. 113); Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej: APS), Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej (dalej: PWRN), Wojewódzka Komisja Planowania Gospodarczego (dalej: WKPG), sygn. 2267, *Rozwój województwa szczecińskiego w latach 1945-1958*.

¹⁷ *Ibidem*; Na 5 970 tys. ton przeładunków, 3 319 tys. przypadło na węgiel, 506 tys. ton na rudę żelaza, 204 tys. na zboże, 53 tys. na drewno, 137 tys. na inne towary masowe oraz 231 tys. ton na drobnicę (W. M y ś l e n i c k i, *op. cit.*, s. 224; zob. też: E. D o b r z y c k i, *op. cit.*, s. 153).

¹⁸ *Ibidem*, s. 108-109.

¹⁹ H. E d e l - K r y Ń s k i, *Pomorze Gdańskie*, [w:] *Odbudowa...* s. 384 – 385.

²⁰ W stoczniach Gdańska i Gdyni zmontowano w tym czasie, tj. do końca 1947 r. 2 tys. traktorów, 500 samochodów ciężarowych i wyremontowano 760 wagonów (*Ibidem*, s. 375).

ści produkcyjne pozwalały na budowę jednostek pełnomorskich i trawlerów rybackich. Pierwszy statek spłynął na wodę 6 listopada 1948 r. Był nim rudowęglowiec o nośności 2 540 DWT, który otrzymał nazwę „Sołdek”²¹.

Wiele uwagi państwo poświęcało rozwojowi rybołówstwa. W województwie gdańskim ośrodkami tej branży gospodarki morskiej stały się Łeba, Górkki, Świbno i Jantar. W 1946 r. rybołówstwo regionu osiągnęło 23 tys. ton połowów, zaś pod koniec realizacji planu 3-letniego 66 tys. ton²².

Na Pomorzu Zachodnim zniszczeniu portów i zakładów przetwórstwa rybnego, towarzyszyło zatopienie prawie całej floty połowowej. Szybko jednak przystąpiono do odbudowy stoczni i warsztatów rybackich w Świnoujściu, Dziwnowie, Nowym Warpnie, Wolinie, Kołobrzegu, Darłowie i Ustce²³. Początkowo małe, mniej zdewastowane porty rybackie, wykorzystywano do przeładunków handlowych. Stało się to koniecznością w momencie, kiedy odbudowa głównych jednostek portowych nie była jeszcze zakończona. Obok rybołówstwa przybrzeżnego, rozpoczęto również rozwijać rybołówstwo dalekomorskie, które nie istniało tutaj przed wojną²⁴.

Wraz z portami i stoczniami uruchamiano i inne przedsiębiorstwa wybrzeża. Na Pomorzu Zachodnim w latach 1945-1946 w pierwszej kolejności ruszyły zakłady spożywcze, energetyczne i w pewnym stopniu chemiczne. I tak w 1945 r. czynnych było 114 obiektów przemysłu rolno-spożywczego i 48 przemysłu energetycznego²⁵. Przemysł na tym obszarze koncentrował się w znacznej mierze w Szczecinie i jego okolicach. Wschodnia natomiast część regionu, miała charakter rolniczy. Pewną rolę odgrywała tutaj wytwórczość rolno-spożywcza, oparta na miejscowej bazie surowcowej²⁶.

W latach realizacji planu odbudowy gospodarczej, udział przemysłu zachodniopomorskiego w produkcji krajowej wynosił 1,6%. Z większych przedsiębiorstw uruchomiono wtedy: cukrownie w Szczecinie, Kluczewie i Gryficach, Hutę „Szczecin”, Zakłady Włókien Sztucznych, Zakłady Nawozów Fosforowych, Pomorskie Zakłady Przemysłu Tłuszczowego w Stargardzie, Zakłady Przemysłu Odzieżowego

²¹ C. W o j e ó d k a, *op. cit.*, s. 123-124, 139-140. Obroty towarowe portów w pierwszych latach powojennych kształtowały się następująco: 1945 r. – 917 tys. ton, 1946 r. – 7 737, 1947 r. – 9 691 i w 1950 r. – 9 766 (H. E d e l - K r y Ń s k i, *op. cit.*, s. 386).

²² *Ibidem*, s. 148.

²³ Z przedwojennego taboru połowowego w 1945 r. morskie urzędy rybackie zarejestrowały tylko jeden kuter, czternaście łodzi motorowych i 58 łodzi wiosłowych (W. M y ś l e n i c k i, *op. cit.*, s. 248); M. P a w l a c z y k, *Gospodarka morska*, [w:] *Koszalińskie w dwudziestoleciu*, praca zbiorowa pod red. H. Rybickiego i W. Jędrzejczaka, Poznań 1966, s. 159.

²⁴ W 1949 r. w Świnoujściu powołano przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Del-fin” (F. G r o n o w s k i, *op. cit.*, s. 113-114).

²⁵ T. M a d e j, *op. cit.*, s. 124; APS, PWRN, WKPG, sygn. 1654, *Plan 6-letni – projekty z 1950 r.*; Energetyka całych obszarów poniemieckich już w 1946 r. stała się samowystarczalna, a dzięki połączeniom na Górnym Śląsku, mogła współpracować z siecią ogólnokrajową (*Rozwój gospodarczy Ziem Zachodnich i Północnych*, oprac. E. Męclewski i in., Warszawa 1960, s. 117).

²⁶ APS, PWRN, WKPG, sygn. 1654, *Plan 6-letni – projekty...*; W. R a c z k o w s k i, *Przemysł i rzemiosło*, [w:] *Koszalińskie...* s. 149.

w Myśliborzu, fabrykę zapalek w Sianowie, fabrykę narzędzi rolniczych w Słupsku, fabrykę pieców w Darłowie, roszarnię w Koszalinie²⁷.

Podobnie szybkie tempo charakteryzowało odbudowę przemysłu w województwie gdańskim. W czerwcu 1947 r. tutejszy przemysł wielki i średni zatrudniał już 32 295 tys. osób w 357 zakładach. Rok wcześniej nastąpił rozruch jednego z największych przedsiębiorstw przemysłu drzewnego w Polsce – Fabryki Mebli i Krzesel w Gościnnie. Inwestycje planu 3-letniego zaowocowały w województwie gdańskim, w stosunku do roku 1947 5-krotnym wzrostem produkcji energetycznej, 3-krotnym tłuszczowej, 2-krotnym drzewnej i aż 6-krotnym wzrostem produkcji rybnej²⁸.

W ślad za szybką restytucją kolejnych gałęzi gospodarki pasa nadmorskiego, szły także inne dziedziny. Szczególnie pręźnie, jak na ówczesne warunki, rozwijało się chociażby szkolnictwo wyższe. Już w 1945 r., do czego przyczynił się m.in. i E. Kwiatkowski, rozpoczęła działalność Politechnika Gdańska, której pierwszymi profesorami byli naukowcy Politechniki Warszawskiej i byłej Politechniki Lwowskiej. Nadbałtyckie położenie uczelni spowodowało, iż od początku była ona związana z gospodarką morską. Również w 1945 r. powstała w Gdańsku Akademia Lekarska (później Akademia Medyczna), a następnie Wyższa Szkoła Inżynierska, Wyższa Szkoła Pedagogiczna oraz Wyższa Szkoła Nauk Plastycznych. W Gdyni zorganizowano natomiast Wyższą Szkołę Handlu Morskiego (E. Kwiatkowski był jednym z wykładowców tej uczelni) w Sopocie zaś Wyższą Szkołę Ekonomiczną i Wyższą Szkołę Muzyczną²⁹.

Także w Szczecinie poważnie rozwinęło się szkolnictwo wyższe. Pierwszą uczelnią w tym mieście, powołaną jeszcze w 1947 r., była Akademia Handlowa, przemianowana dwa lata później na Wyższą Szkołę Ekonomiczną. W 1948 r. w stolicy Pomorza Zachodniego rozpoczęła działalność Szkoła Inżynierska, a w 1948 r. Akademia Lekarska³⁰.

Pod koniec lat 40-tych, w związku ze stalinizacją stosunków politycznych w kraju i napiętą sytuacją międzynarodową, nastąpiły zasadnicze zmiany kierunków rozwoju gospodarczego i społecznego Polski. Realnych kształtów zaczęło nabierać to, przed czym jeszcze w 1945 r. przestrzegał E. Kwiatkowski – bezkrytyczne kopiowanie radzieckich metod planowania ekonomicznego. Nowy 6-letni program gospodarczy (1950-1955), nazywany planem budowy podstaw ustroju socjalistycznego, zakładał uprzemysłowienie, z położeniem akcentu na dobra inwestycyjne, zlikwidowanie elementów kapitalistycznych, kolektywizację rolnictwa, zacieśnienie stosunków gospodarczych z ZSRR i całym blokiem wschodnim. Jego realizacja, prowadzona w trudnych warunkach politycznych i w ramach doktrynerskiego modelu industrializacji, kłócącego się elementarnymi regułami ekonomicznym, dopro-

²⁷ T. M a d e j, *op. cit.*, s. 124; W. R a c z k o w s k i, *op. cit.*, s. 135.

²⁸ H. E d e l - K r y Ń s k i, *op. cit.*, s. 374-377.

²⁹ *Ibidem*, s. 404-405; B. K r a s i e w i c z, *Odbudowa szkolnictwa wyższego w Polsce Ludowej w latach 1944-1948*, Wrocław 1976, s. 269.

³⁰ Z. M i e l c a r e k, B. O w c z a r e k, *Od Pedagogium do Uniwersytetu Szczecińskiego*, Szczecin 1985, s. 77, 84-87; H. L e s i Ń s k i, W. F e n r y c h, *Szkoły wyższe i rozwój życia naukowego*, [w:] *Pomorze Szczecińskie...* s. 629-636.

wadziła do kryzysu właściwie wszystkich gałęzi gospodarki oraz ostrych napięć społeczno-politycznych w 1956 r.³¹

W województwach nadmorskich plan 6-letni przewidywał wprowadzić znaczne inwestycje³², jednak środki jakie przeznaczono na ich wdrożenie, podobnie zresztą jak na całym obszarze tzw. ziem odzyskanych, były o wiele niższe od skierowanych do pozostałych regionów Polski³³.

W tych okolicznościach gospodarka morska nie mogła znaleźć się wśród priorytetów ekonomicznych państwa. Do wspomnianych niewielkich nakładów finansowych, dochodził brak koncepcji rozwoju portów oraz ograniczenie kontaktów handlowych z rynkiem kapitalistycznym. W efekcie przyniosło to długi zastój branży morskiej oraz drastyczny spadek ilości przeładunków. Zespół portowy Gdańsk – Gdynia, przeładowywał w ramach planu 3-letniego 6-7 mln ton towarów w skali rocznej, natomiast w okresie sześciolatki zaledwie około 4,5 mln ton. Nieco lepiej przedstawiała się sytuacja portu szczecińskiego, którego obroty w tym okresie nieznacznie wzrosły³⁴.

Poważną tendencję spadkową wykazywał wywóz węgla, czego powodem z jednej strony był wzmożony eksport do ZSRR i krajów demokracji ludowej, prowadzony drogą lądową, głównie koleją, z drugiej zaś strony nadmiarem węgla na rynkach światowych³⁵.

Niewielka poprawa wielkości przewozów, jaka nastąpiła w latach 1954-1955 wynikała z przejściowego wzrostu eksportu węgla i koksu, a przede wszystkim zwiększonego importu zboża i rudy. Mimo tego skala przewozów była w 1955 r. niższa od uzyskanej w roku 1951. Zmieniła się natomiast nieco ich struktura. Wyraźnie zmniejszył się udział węgla i koksu (z 70% w 1949 r. do 47% w 1955 r.), na korzyść przywozu rudy i innych surowców oraz wywozu drobnicy. Znaczny spadek odnotowano w przewozach pasażerskich. W 1953 r. były one o 40% niższe niż w 1950 r. Miało to związek z coraz większymi utrudnieniami w ruchu turystycznym między Wschodem a Zachodem³⁶.

Szczególnie widoczne były systematyczne ograniczenia inwestycji portowych.

³¹ Zob.: AAN, Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego, sygn. 184, Ocena planu 6-letniego; Por. też: J. Kaliński, Z. Landau, *Gospodarka Polski w XX wieku*, Warszawa 1998.

³² Zob.: AAN, Komitet Centralny Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, sygn. 237/VIII/204, Rozwój gospodarczy województwa gdańskiego w planie 6-letnim; Ibidem, Rozwój gospodarczy województwa koszalińskiego w planie 6-letnim; Ibidem, Rozwój gospodarczy województwa szczecińskiego w planie 6-letnim.

³³ M. Opalło, *Procesy inwestycyjne na Ziemiach Zachodnich w latach 1950-1957*, „Przegląd Zachodni” 1959, nr 2, s. 331.

³⁴ Z. Misztal, *Gospodarka morska w Polsce w latach 1945-1975*, Gdańsk 1978, s. 237-238; E. Dobrzycki, *op. cit.*, s. 163; W. Andruszkiewicz, *Polskie porty handlowe*, Gdańsk 1960, s. 84-85.

³⁵ W. Andruszkiewicz, *op. cit.*, s. 82; Z. Misztal, *op. cit.*, s. 237.

³⁶ J. Kaliński, Z. Landau, *op. cit.*, s. 245; J. Kaliński, *Odbudowa i rozwój transportu*, [w:] *Gospodarka Polski Ludowej 1944-1955*, red. J. Kaliński, Z. Landau, Warszawa 1986, s. 214.

Jeżeli wysokość nakładów na wszystkie porty morskie w 1950 r. przyjąć za 100, to wskaźnik dla kolejnych lat wynosił: 1951 r. – 94, 1952 r. – 67, 1953 r. – 73, 1954 r. – 59 i 1955 r. – 51. Największe zaniedbania dotyczyły modernizacji i konserwacji urządzeń portowych. Na przykład większość dźwigów, na skutek starości i zużycia, nie nadawała się w ogóle do obsługi nowoczesnych statków. Prócz tego porty odczuwały niedobór barek przeładunkowych, pomocniczego taboru pływającego, placów składowych oraz środków lądowego transportu wewnętrznego³⁷.

Trudno sobie wprost wyobrazić, co czuł budowniczy Gdyni, obserwując bezsilnie tę katastrofalną sytuację. Gdy w maju 1958 r. Zarząd Towarzystwa „Wiedza Powszechna” poprosił Kwiatkowskiego o wygłoszenie referatu o gospodarce morskiej, były szef Delegatury odmówił, podkreślając jednocześnie regres tejże gospodarki na tle porównawczym z innymi krajami. Pisał wówczas z goryczą: „Wśród 100 portów świata 95 rejestruje rozwój dochodzący niesporadycznie do 200-400% stanu przedwojennego, tylko pięć cofnęło się do 50% stanu z 1938 r., a w tej liczbie znajdują się wszystkie porty polskie, tj. Gdynia, Gdańsk i Szczecin. Po analizie tego stanu rzeczy, szczególnie z mojej strony byłoby nie tylko niewłaściwe [wygłoszenie referatu – R. S.], ale i nieskuteczne, a mogłoby mieć nie przyjemne skutki dla Instytucji patronującej odczytowi”³⁸.

Kryzys nie dotyczył jednak tylko portów – nie ominął także polskiej floty handlowej. Według założeń planu 6-letniego jej tonaż miał wynieść na koniec 1955 r. 660 tys. ton, tymczasem w rzeczywistości uzyskano jedynie poziom 409,6 tys. ton i to głównie poprzez zakup używanych statków za granicą³⁹.

Flota handlowa, nie nadążała za tendencjami światowymi zarówno pod względem pojemności statków (w 1955 r. blisko 50% statków miało pojemność w granicach 1000-4000 ton) jak i rodzaju stosowanego napędu (około 52% statków dysponowało przestarzałym napędem parowym). Dominowały w niej jednostki uniwersalne, dostosowane do przewozu ładunków stałych, brakowało natomiast statków specjalizowanych, jak choćby tankowców, których we flocie było tylko trzy. Ponadto wzrósł w tych latach przeciętny wiek jednostek, gdyż flota otrzymała znikomą liczbę nowych statków. Negatywnie na jej rozwoju odbiło się również zaangażowanie Polski, jako członka wspólnoty socjalistycznej, w przełamywanie blokady gospodarczej zastosowanej przez Zachód wobec Chińskiej Republiki Ludowej⁴⁰.

Były szef Delegatury, wspominając w 1957 r. na łamach „Techniki i Gospodarki Morskiej” o wyraźnym zesterzeniu się floty handlowej (43% tonażu przepracowało już ponad dwadzieścia lat), stwierdził słusznie, iż było to „rezultatem świadomej polityki polegającej na kupowaniu obcych, starych, czasem zdeklasowanych statków, a eksportowaniu nowych, budowanych we własnych stoczniach, nawet takich, które według planu przeznaczone były dla polskich przedsiębiorstw żeglugo-

³⁷ Z. Misztal, *Gospodarka...* s. 218-221.

³⁸ Cyt. za: M. M. Drozdowski, *op. cit.*, s. 262.

³⁹ Z. Misztal, *Gospodarka...* s. 253-255.

⁴⁰ J. Kaliński, Z. Landau, *op. cit.*, s. 245; Z. Misztal, *Gospodarka...* s. 256; J. Kaliski, *op. cit.*, s. 217.

wych”⁴¹. Wypowiedź ta stanowiła wyraźną aluzję wobec faktu, iż polski przemysł stoczniowy realizował w okresie planu 6-letniego w większości niezbyt korzystne zamówienia radzieckie i w niewielkiej tylko mierze polskie. Do ZSRR wysyłano ok. 80% wszystkich wyprodukowanych w kraju jednostek. Do budowy statków dla armatora radzieckiego, prócz stoczni gdańskiej, przystosowano również stocznie w Gdyni i Szczecinie.

Jednak i przemysł stoczniowy, mimo lepszej kondycji od pozostałych działów gospodarki morskiej, borykał się z poważnymi trudnościami. Dynamikę produkcji okrętowej hamowała konieczność prowadzenia w stoczniach produkcji ubocznej, działalności remontowej, a przede wszystkim nierytmiczne dostarczanie wyposażenia statków przez krajowe i zagraniczne przedsiębiorstwa kooperujące⁴². Nieustannie odczuwano opóźnienia w dostawach potrzebnych maszyn, urządzeń, materiałów oraz dokumentacji technicznej. Wszystko to wpływało na wydłużenie się cyklu budowy statków. Rosła dysproporcja między ilością tonażu wodowanego a ilością tonażu oddawanego do eksploatacji. Zdarzało się nawet, iż wyposażenie zwodowanego kadłuba trwało kilka lat. W większości stoczni pracowały niedoświadczone załogi. Panował ogromny niedostatek inżynierów, techników i wykwalifikowanych robotników. Przykładowo w Stoczni Szczecińskiej im. Adolfa Warskiego w 1950 r. w składzie załogi znajdowało się jedynie trzech inżynierów z czego tylko jeden ze specjalnością budownictwa okrętowego⁴³.

Wzrost stopy inwestycji w okresie planu 6-letniego nie objął swoim zasięgiem również gospodarki odrzańskiej, której uaktywnienie planowano niegdyś w Delegaturze Rządu dla Spraw Wybrzeża. Pierwotnie zakładano rozbudowę infrastruktury rzeki i taboru pływającego, w tym poprawę warunków nawigacyjnych na Odrze poprzez regulację, dokończenie budowy stopnia wodnego w Brzegu, a także budowę taboru technicznego, floty handlowej oraz urządzeń przeladunkowych. Przewidywano także, wspólnie z Czechosłowacją, rozpoczęcie budowy kanału Odra – Dunaj⁴⁴. Późniejsze ograniczenie nakładów na żeglugę odrzańską, pozwoliło jedynie na zabezpieczenie i konserwację istniejących urządzeń, obiektów, taboru pływającego, zbiorników wodnych i wałów przeciwpowodziowych, ale nie zahamowało procesu ich dekapitalizacji. Realizację zadań sześciolatki w przypadku gospodarki wodnej utrudniał dodatkowo fakt, iż były one podzielone pomiędzy różne resorty poczynając od Ministerstwa Komunikacji poprzez Ministerstwo Administracji Publicznej, Ministerstwa Przemysłowe a kończąc na Ministerstwie Górnictwa i Energetyki oraz Ministerstwie Żeglugi.

Plan przewozów w okresie 1950-1955, ustalony na niskim poziomie, był, z wyjątkiem 1950 r., stale przekraczany. Negatywnie na ich wielkość wpłynęła jednak niewłaściwa polityka taryfowa, skłaniająca potencjalnych klientów do korzystania z

⁴¹ Cyt. za: J. Z a r ę b a, *op. cit.*, s. 187.

⁴² Z. M i s z t a l, *Gospodarka...* s. 288 i nast.

⁴³ Ibidem, s. 299, 312 i nast., 337, 351.

⁴⁴ M. Z a w a d k a, *Spoleczne i gospodarcze aspekty wykorzystania Odry po II wojnie światowej*, Zielona Góra 1998, s. 118, (maszynopis pracy doktorskiej).

innych środków transportu. Równie duże znaczenie w tym względzie miały niedobory kadrowe, związane z niskimi płacami oraz płynność załóg i ich niskie kwalifikacje. Odczuwalne było zużycie taboru rzecznoego, złożonego przede wszystkim z jednostek remontowanych. W 1950 r. na 68 holowników znajdujący się w ewidencji aż 48 było wyłączonych z eksploatacji na skutek remontów, trwających przeciętnie od 35 do 195 dni. W efekcie jeden holownik pracował w sezonie średnio jedynie 140 dni⁴⁵. Własny tabor i to w ograniczonym zakresie, stocznie odrzańskie zaczęły budować dopiero w 1952 r. Z wyjątkiem Szczecińskich Stoczni Rzecznych, spory procent produkcji stoczniowej był przeznaczony dla przemysłu górniczego i hutniczego. Działalność taka, z ekonomicznego punktu widzenia, była bardziej opłacalna od wytwarzania barek, holowników lub innych jednostek pływających. Redukcja inwestycji odbiła się także na niedostatecznym wyposażeniu portów w urządzenia przeładunkowe. Brakowało nowoczesnych maszyn ssąco-tłoczących do przeładunku takich towarów jak cement, nawozy itp.. W dół rzeki transportowano w większości węgiel, koks, cement, cukier i wyroby żelazne, natomiast w górę rudy, wypoalki pi-rytowe, fosforyty, drewno i celulozę.

Do największych przedsięwzięć sześciolatki na Odrze należała rozbudowa stoczni rzecznej w Głogowie oraz, rozpoczęta jeszcze w 1948 r. budowa stopnia wodnego w Brzegu, którą zakończono dopiero w 1958 r.⁴⁶ Ponadto oddano w tych latach do eksploatacji 7 nowych holowników, 32 barki oraz wyremontowano włąędnie odbudowano 24 holowniki i 97 barek⁴⁷.

Po przełomie 1956 r., E. Kwiatkowski starał się unikać publicznych, generalnych ocen polskiej polityki gospodarczej w minionym okresie, zdając sobie sprawę, że krótkotrwałe przemiany październikowe nie spowodują autentycznej ewolucji stosunków politycznych i ekonomicznych w kraju. Stąd też do wyjątków należy zaliczyć, oprócz cytowanych już opinii dotyczących kondycji polskich portów i floty handlowej, list do redakcji pisma „Technika i Gospodarka Morska”, która poprosiła byłego wicepremiera o napisanie artykułu na temat wyników polityki morskiej po 1945 r. i jej perspektyw na przyszłość. E. Kwiatkowski, usprawiedliwiając odmowę, przedstawił jednak własny, krytyczny pogląd na temat gospodarki morskiej w pierwszym powojennym dziesięcioleciu: „(...) jako jednostka prywatna, jestem od lat dziesięciu nie tylko odcięty od najważniejszych źródeł wiadomości dotyczących polityki i administracji morskiej, wiadomości, których gromadzenie było przecież do niedawna poczytywane za przestępstwo, ale musiałem zająć się inną problematyką naukowo-pisarską, która oddaliła mnie jeszcze bardziej od zagadnień ekonomiczno-morskich (...) nie mogę niestety sklasyfikować rezultatów polskiej polityki morskiej aż po 1956 r. inaczej jak: działanie z punktu widzenia polskiej racji stanu zgubne, a często również nieudolne. (...) W ciągu dziesięciu lat polityka ta lekcewa-

⁴⁵ Ibidem, s. 133.

⁴⁶ S. G r u s z e c k i, *Transport na Odrze w latach 1945-1985. Studium historyczne*, Opole 1979, maszynopis Archiwum Prac Naukowych Instytutu Śląskiego, s. 198 i nast.; APS, PWRN, WKPG, sygn. 1665, Plan sześcioletni na Odrze.

⁴⁷ M. Z a w a d k a, *op. cit.*, s. 135.

żyła zasadę planowości, odrzucała też integralność zjawisk gospodarczych, odrzuciła nawet rutynę, by pielęgnować polipa biurokracji. Któż z ludzi myślących może podjąć się obrony tezy, że polityka morska była w ub. dziesięcioleciu częścią składową polityki planowej? Przeciwnie, ona była jawnie zaprzeczeniem planowości. (...) fatalne skutki spowodował fakt, że zwarty organizm gospodarczy podzielony został na organy pierwszej, drugiej, trzeciej... i ostatniej klasy. Symboliczny, rodzi-my biolog zaplanował dla gospodarki polskiej ustaloną kolejność wzrostu żołądka, wątroby, nóg, rąk i wreszcie głowy. Na takiej podstawie już bez większego namysłu kwoty inwestycyjne przyznane początkowo organom drugiej i trzeciej klasy prze-rzucono w biegu na rzecz organu czołowego, tj. przemysłu ciężkiego oraz na zakup za granicą urządzeń inwestycyjnych nie przemyślanych i źle skalkulowanych, które na długą przyszłość legną wielkim ciężarem na gospodarstwie polskim. Wyniki takiej polityki w zakresie morskim są aż nadto widoczne⁴⁸.

SUMMARY

Eugeniusz Kwiatkowski in the Face of the Policy of the Country on the Sea-shore in 1945-1955

Eugeniusz Kwiatkowski was a rare example of an efficient activist in Polish economy. In 1926-1930 he was the industry and trade minister, he intensified the development of the Gdynia port. From 1935 to the beginning of World War II, as a deputy premier and minister of finance he activated economic life, for instance he developed further the port and the town Gdynia, he also built the Central Industrial District.

After the war, in spite of his political doubts, he came back to Poland and got engaged actively into rebuilding of the country from war destructions, taking the lead of the Government Representation for the Shore Matters. Among the tasks of the institution there were: the supervision of rebuilding and use of the ports, rebuilding of the shore towns, rebuilding and opening of shipbuilding industry. The ex-deputy premier, just like before the war devoted himself completely to the work soon becoming successful.

Unfortunately, the rapid political changes taking place in Poland in 1945-1947, connected with strengthening of communist power, caused trouble around the representation and its leader, and finally the institution was liquidated and E. Kwiatkowski was sent to obligatory retirement. He avoided the Stalin's period repressions but the authorities forbade him to live in the shore, in Poznań or Warsaw. As a result, he moved to Cracow, where since 1945 lived his older daughter. He came to this town in 1948 and stayed there to the end of his life, never coming back to an active economic participation.

Later on, E. Kwiatkowski with bitterness observed a catastrophic state of the sea economy caused by economic policy of the country. There was exceptionally bad

⁴⁸ Cyt. za: J. Z a r ę b a, *op. cit.*, s. 186-187; Por. też: M. M. D r o z d o w s k i, *op. cit.*, s. 260.

situation in ports which went back in development when compared to the situation which had place in 1938. A similar situation was with shipbuilding industry and trade fleet, which was far at the back in comparison with the world trends both from the point of view of tonnage and technical advancement.

After the changes of 1956 E. Kwiatkowski tried to avoid public and general estimation of Polish economy policy in the past. He was aware that the short-lasting October changes will not bring a real evolution of political and economic relations in the country. Nevertheless, his critical views on the sea economy after the war, were not a secret. The ex-deputy premier foresaw a deep crisis of this line of business for many following years.