

Pomorze Zachodnie przed 1945 rokiem

Przed drugą wojną światową Pomorze Zachodnie znajdowało się na marginesie życia gospodarczego Niemiec. Najważniejszą gałąź gospodarki stanowiło rolnictwo, natomiast główne inwestycje państwa oraz zaangażowanie wielkiego kapitału ograniczało się do Szczecina i powiązane było głównie z gospodarką morską. Znaczenie gospodarcze stolicy regionu dla gospodarki niemieckiej jednak systematycznie malało. Pod koniec lat trzydziestych w stosunkowo dobrej kondycji znajdował się port szczeciński, którego przetradunki szybko rosły. Mniejsze porty, takie jak Kołobrzeg, Dąbrowo, Ustka miały minimalne znaczenie dla handlu morskiego i obsługiwały jedynie najbliższe zaplecze. Poza stolicą regionu brakowało większych centrów przemysłowych. Liczne niewielkie zakłady przemysłowe i rzemieślnicze były usytuowane w małych miastach i miasteczkach oraz silnie powiązane z rolniczym zapleczem. Ich produkcja opierała się na lokalnych surowcach i była skierowana do lokalnych odbiorców, głównie wiejskich. Wśród tego rodzaju zakładów dominowały gorzelnie, krochmalnie, mleczarnie, młyny, zakłady przemysłu drzewnego. Przedwojenny przemysł Pomorza, zwłaszcza paliwowy, mineralny, spożywczy i drzewny, nie należał do nowoczesnych. Lepiej przedstawiał się pod tym względem przemysł włókienniczy, odzieżowy i metalowy.

W strukturze agrarnej Pomorza Zachodniego dominowały wielkie posiadłości ziemskie o powierzchni powyżej 100 ha (49% ogółu powierzchni) i to one decydowały o charakterze rolnictwa w regionie. Najwyższy odsetek wielkich majątków znajdował się w powiatach tobeskim, choszczeńskim i wateckim. Duże gospodarstwa chłopskie o powierzchni 20-100 ha stanowiły blisko 20% ogółu, a gospodarstwa najmniejsze, o powierzchni do 5 ha, zajmowały zaledwie 2,3% powierzchni użytków rolnych.

Rolnictwo na Pomorzu charakteryzowało się niższą wydajnością w stosunku do rolnictwa w środkowych i zachodnich Niemczech. Niższe było też pogłowie zwierząt w przeliczeniu na 100 ha użytków rolnych oraz niższym poziomem mechanizacji i nawożenia. Z rolnictwa i gałęzi produkcji powiązanych z rolnictwem utrzymywało się 38% ogółu mieszkańców. Dość dynamicznie wzrastało znaczenie sektora usług turystycznych. Do rangi znanych w całym Niemczech, a nawet poza nimi, kurortów i ośrodków uzdrowiskowych należały Międzyzdroje i Kołobrzeg.

Bilans otwarcia 1945

Podczas wojny gospodarka Pomorza Zachodniego znacznie ucierpiała, chociaż zniszczenia nie rozkładały się równomiernie. Największe straty poniósł Szczecin, gdzie w wyniku nalotów alianckich oraz działań wojennych zrujnowana została duża część zakładów przemysłowych oraz port – żaden z dźwigów nie nadawał się do przetradunków, a kanały portowe i prowadzące do nich drogi zostały zaminowane lub zablokowane przez wraki. Znaczne straty poniósł też infrastruktura komunalna i mieszkaniowa. W całym regionie zniszczenia wojenne dotknęły co czwartego zakładu, a w rolnictwie co piątej zagrody. Destrukcja zabudowy mieszkalnej sięgała średnio ponad 50%. Największe straty poniósł Kołobrzeg, Choszczno, Pyrzyce, Chojna i Gryfino. W gruzach legła znaczna część linii przesyłowych, infrastruktury kolejowej i drogowej oraz taboru kolejowego. Początkowo w dość dobrym stanie przetrwał wojnę potencjał gospodarczy w małych ośrodkach miejskich i na wsi, jednak uległ on dewastacji w okresie późniejszym. Szacuje się, że w chwili przejmowania Pomorza Zachodniego przez polskie władze cały potencjał gospodarczy regionu był mniejszy o ok. 70% w stosunku do okresu przedwojennego.

Kolejne wielkie straty poniósł gospodarka Pomorza Zachodniego w wyniku demontaży i eksploatacji prowadzonych przez armię sowiecką. Dziś trudno dokładnie oszacować ich wielkość, ale historycy są zgodni, że były one bardziej dotkliwe niż wojenne. Według polskich

danych z terenu Pomorza Zachodniego zostało zdemontowanych oraz wywiezionych wraz z maszynami i wyposażeniem 221 dużych i średnich zakładów przemysłowych. W Szczecinie taki los spotkał urządzenia prawie wszystkich przedsiębiorstw oraz elektrowni. Do największych zakładów zdemontowanych poza stolicą regionu należała fabryka benzyny syntetycznej w Policach i cementownia w Lubinie. Wywożono również instalacje elektryczne, tory kolejowe, środki transportu oraz maszyny i urządzenia rolnicze. Rekwizycje nie ominęły części mniejszych przedsiębiorstw. Łącznie wartość mienia przemysłowego utraconego w regionie wynosiła najprawdopodobniej od 350 do 500 milionów dolarów[2]. Jeszcze w 1948 r. armia sowiecka zawiadywała 116 obiektami przemysłowymi, na które strona polska nie wyraziła umownego przyzwolenia.

Ogromne zubożenie gospodarki regionu spowodowała eksploatacja przez armię sowiecką mniejszych przedsiębiorstw przemysłowych oraz majątków rolnych. Blisko połowa zakładów uruchomionych do lipca 1945 r. została zatrzymana na cele aprowizacyjne. Wiosną 1945 r. zajęte zostało również ok. 60% majątków ziemskich o powierzchni powyżej 100 ha oraz część dużych gospodarstw rolnych. W kolejnych miesiącach liczba ta nieco zmalała, ale w grudniu nadal w rękach sowieckich pozostawało ok. 43% majątków. Jeszcze w 1949 roku wyłącznie do Polaków należała ziemia tylko w niespełna połowie powiatów regionu. Na Pomorzu Zachodnim proces przekazywania gospodarstw rolnych trwał zdecydowanie dłużej niż na innych terenach ziem zachodnich i północnych i zakończył się dopiero we wrześniu 1950 roku. Na skalę zniszczeń wpływał również fakt, że armia sowiecka zajmowała majątki najmniej zniszczone i najlepiej wyposażone. Gdy przekazywano je polskiej administracji, najczęściej były już całkowicie zniszczone i pozbawione inwentarza.

W momencie przejmowania Pomorza Zachodniego przez polską administrację odsetek zniszczonych zagród wiejskich wynosił 22,5%. Było to znacznie mniej niż na pozostałych obszarach ziem zachodnich i północnych. Wyraźnie gorzej przedstawiała się sprawa zasobów pozostawionych przez ludność niemiecką. Postępował spadek pogłowia zwierząt gospodarskich i urodzajność gleb, których Niemcy nie byli w stanie utrzymać na wysokim poziomie. Również po zakończeniu działań wojennych niedostatek siły pociągowej i ludzi do pracy ograniczał możliwość wykonywania potrzebnych zabiegów agrotechnicznych.

Ewakuująca się ludność niemiecka wywozła znaczną większość zwierząt, narzędzi rolniczych oraz sprzętów domowych. Tylko część ziemi została obsiana. Straty spowodowały również działania militarne, zwłaszcza w południowych powiatach, oraz rekwizycje na potrzeby aprowizacyjne wojsk. Pogłowia zwierząt hodowlanych drastycznie spadło – koni o 90%, bydła o 92%, trzody chlewnej o 96% oraz owiec o 97%. Największe straty w inwentarzu odnotowano w powiatach choszczeńskim, gryfińskim, kamieńskim i szczecińskim. Wiosną 1945 r. zachodniopomorska wieś dysponowała zaledwie 15 300 sztukami bydła, 11 400 sztukami trzody chlewnej, 5100 sztukami owiec i 8000 koni, co stanowiło odpowiednio 1,7%, 0,7%, 1,1%, 4,0% stanu z okresu przedwojennego. Z powodu dewastacji do marca 1946 r. pozostało nieobjętych 11 tys. gospodarstw.

Do bilansu otwarcia należy dodać również straty z powodu wywozu mienia przez samych Polaków. Szaber indywidualny rozpoczął się zaraz po przejściu frontu i przybrał rozmiary plagi. Majątek niemiecki był traktowany jako mienie niczyje. Dopiero dekret z marca 1946 r. stanowił, że mienie ponemieckie przechodzi na własność państwa i zakazywał jego wywozu. Władze walcząc z szabrem same jednak, na jeszcze większą skalę, dokonywały wywózek nazywając ten proceder „zabezpieczeniem mienia”. Na żądanie wielu instytucji z Polski centralnej przez kilka powojennych lat z Pomorza Zachodniego były wywożone cegły na odbudowę Warszawy, Łodzi,

Bydgoszczy, Gdańska, Torunia i Stalowej Woli. Jeszcze w 1949 roku ze Szczecina wysyłano dziennie dwa pociągi cegieł. Wywożono również maszyny i urządzenia dla przemysłu, wyposażenie warsztatów rzemieślniczych, a nawet dzieła sztuki i zbiory biblioteczne.

Mimo ogromnych strat przejęcie Pomorza Zachodniego przez Polskę przyczyniło się do unowocześnienia struktury ekonomicznej kraju i zwiększenia jego możliwości w trudnym procesie obudowy. W porównaniu ze średnią ogólnopolską, zachodniopomorskie rolnictwo stało na stosunkowo wysokim poziomie agrotechnicznym, transport dysponował rozwiniętą siecią linii kolejowych i drogami kołowymi utwardzonymi, a przede wszystkim portami. Miasta wyposażone były w dość dobrą infrastrukturę techniczną i gospodarczą. Dalszy rozwój regionu w granicach państwa polskiego wymagał zbudowania nowych więzi ekonomicznych z ziemiami dawnymi Polski, stworzenia planów perspektywicznego rozwoju, a wreszcie zapewnienia wykwalifikowanych kadr.

Powojenna odbudowa (do 1950)

Powojenną odbudowę gospodarczą regionu rozpoczęto spontanicznie i bez jakichkolwiek planów. Prowadzono ją równolegle z całkowitą wymianą ludności – do 1949 r. została wysiedlona zdecydowana większość ludności niemieckiej, a na jej miejsce, w wyniku żywiołowej i masowej akcji osiedleńczej, przybyło blisko milion Polaków. Była to w przeważającej mierze słabo wykształcona ludność wiejska oraz przedstawiciele najniższych warstw miejskich. Brakowało przede wszystkim tak potrzebnych odradzającej się gospodarce inżynierów, techników oraz wykwalifikowanych robotników.

Niewystarczająca okazała się też liczba osadników, która po zakończeniu pierwszej fali osadnictwa ukształtowała się na poziomie 50% stanu przedwojennego. O ile w połowie 1948 roku w skali całej Polski wskaźnik gęstości zaludnienia na 1 km² wynosił 78 osób, to w województwie szczecińskim tylko 32. Pomorze Zachodnie było najstąbiej zaludnioną dzielnicą kraju. Widoczne były też duże różnice w rozmieszczeniu osadników. W powiatach szczecińskim, wolińskim czy bytowskim można wręcz mówić o luce ludnościowej. Do 1950 roku na 72 miasta w regionie aż 55 miało liczbę mieszkańców mniejszą niż 5 tysięcy, a tylko dwa największe – Szczecin i Słupsk przekroczyły 30 tysięcy.

Priorytetem dla władz centralnych i lokalnych było osadnictwo wiejskie. Główną przeszkodę stanowił brak dostatecznej ilości inwentarza żywego, maszyn rolniczych i materiału siewnego. Stosunkowo szybko ubywało gospodarstw chłopskich nadających się do natychmiastowego objęcia. Aby remontować pozostałe konieczne były tanie kredyty, których jednak państwo nie mogło zapewnić. Ważnym elementem przeobrażeń agrarnych w latach 1945-1948 było utworzenie gęstej sieci dużych gospodarstw rolnych pod zarządem państwowym. Sprzyjała temu przedwojenna struktura agrarna. Część wielkich majątków ziemskich przeznaczono na parcelację w ramach reformy rolnej, tworząc w ten sposób ponad 100 tysięcy gospodarstw o średniej powierzchni powyżej 8 hektarów. Znaczną część pozostawiono jednak w rękach państwa. Ich parcelację utrudniał brak odpowiednich zabudowań dostosowanych do potrzeb gospodarstw chłopskich. Początkowo próbowano tworzyć w nich spółdzielnie osadniczo-parcelacyjne, ale władze szybko wykorzystały szansę aby przejąć je trwale na rzecz państwa. Ich zagospodarowaniem zajęły się utworzone w 1946 r. Państwowe Nieruchomości Ziemskie (w 1949 r. przekształcone w Państwowe Gospodarstwa Rolne). W kwietniu 1949 roku sektor państwowy zajmował aż jedną czwartą użytków rolnych w regionie.

W trakcie pierwszych kilkunastu miesięcy polskiej obecności na Pomorzu Zachodnim w sposób żywiołowy odbywało się przywracanie do funkcjonowania infrastruktury miast i potencjału

przemysłowego. W pierwszej kolejności przystępowano do zabezpieczenia mienia, a następnie uruchamiano to, co było najbardziej potrzebne osiedlającej się ludności (elektrownie, wodociągi) i najmniej zniszczone, jak przemysł przetwórczo-spożywczy, fabryki mydła i proszku mydlanego czy energetyka. Najwięcej ocalało niewielkich zakładów przemysłu spożywczego – 796, drzewnego – 361, metalowego – 297. Do końca 1946 r. działało 1148 obiektów – stanowiło to zaledwie 38,5% zakładów i zatrudniały one 14% siły roboczej w stosunku do okresu przedwojennego. Około 60% odbudowanych obiektów znajdowało się w zachodniej części województwa. Były to niemal wyłącznie małe i średnie przedsiębiorstwa wstępnie wyremontowane i uruchomione głównie wysiłkiem władz lokalnych, przy nikłej pomocy centrum. Ciekawą lokalną inwestycją okazały się Zakłady Przemysłu Odzieżowego „Dana”. Szybciej odtwarzało się rzemiosło. Z ponad 30 tysięcy zakładów rzemieślniczych przetrwał wojnę co czwarty. W 1947 roku działało już 5 823, w 1948 roku 6752 zakładów rzemieślniczych.

Odbudowa prowadzona w tym pierwszym okresie w minimalnym stopniu obejmowała potencjał morski Pomorza Zachodniego. Większość infrastruktury związanej z tą gałęzią gospodarki znajdowała się jeszcze w rękach armii sowieckiej. Dalsze postępy w odbudowie gospodarki były uzależnione od zwiększonych nakładów inwestycyjnych. Było to możliwe dopiero po uchwaleniu w lipcu 1947 r. planu trzyletniego. Zakładał on doprowadzenie do scalenia ziem zachodnich i północnych z resztą kraju. W skali ogólnokrajowej przewidywał preferencje dla przemysłu, energetyki, górnictwa i hutnictwa (blisko 40% wszystkich nakładów) oraz transportu (blisko 27%). Środki inwestycyjne miały być lokowane głównie w kluczowych przedsiębiorstwach w większych miastach.

Na Pomorzu Zachodnim takich obiektów było niewiele. Szczególną uwagę zwrócono na wykorzystanie wybrzeża morskiego. W uprzywilejowanej sytuacji znalazły się Szczecin i kilka mniejszych portów morskich, zwłaszcza Kołobrzeg i Darłowo, które w 1948 roku odnotowały najwyższe obroty w swej działalności. Wdrożono też tak zwany program aktywizacji gospodarczej, którego głównym punktem była odbudowa portu szczecińskiego. Miał on ożywić gospodarkę przyległych powiatów. Nie udało się tego celu osiągnąć, ale program przyczynił się do uruchomienia morskiego potencjału samego Szczecina. Odbudowa portu pociągnęła za sobą rozwój licznych przedsiębiorstw usług portowych, niewielkich firm żeglugowych i rybackich oraz powstanie szkolnictwa morskiego. Zamiast kilku stoczni powstała jedna stocznia szczecińska. Ze względu na stopień zniszczeń i skalę powojennych demontaży odbudowa wszystkich pochylni trwała kilka lat. Wzbogaciła się także infrastruktura komunalna Szczecina. Ważniejsze przedsiębiorstwa poza Szczecinem to niewielkie zakłady tłuszczowe w Stargardzie, szwalnia w Myśliborzu, fabryka zapatek w Sianowie, narzędzi rolniczych w Słupsku i pieców w Darłowie oraz rozszarnia w Koszalinie. Pominięcie wielu mniejszych obiektów przyczyniło się do ich dalszej dewastacji, a pośrednio zahamowało odtwarzanie funkcji gospodarczych małych miast.

Z około 19 mld zł, które w latach 1947-1949 miały zostać zainwestowane w województwie szczecińskim 45% kwot przeznaczono na rozbudowę komunikacji i żeglugi, 17% na budownictwo, 15,5% na rolnictwo, 11% na przemysł i 9% na usługi komunalne. Najwięcej pieniędzy na inwestycje Pomorze Zachodnie otrzymało w 1948 r.

Okres odbudowy nie przyniósł równomiernego odtworzenia potencjału gospodarczego Pomorza Zachodniego. W przemyśle na uruchomienie czekało jeszcze wiele zakładów, a miasteczka wegetowały. Rolnictwo Pomorza Zachodniego nie osiągnęło wyników na poziomie porównywalnym z okresem międzywojennym ani w produkcji roślinnej, ani w hodowli. Ze względu na brak ludzi i sprzętu ogromna część ziemi uprawnej leżała odłogiem aż do połowy lat pięćdziesiątych. Negatywny wpływ na poczucie stabilizacji osadników i efektywność

gospodarowania miało również nieuregulowanie kwestii własności (do 1948 roku tylko 3% gospodarstw zostało uwłaszczonych) oraz rozpoczęta w 1948 roku kolektywizacja wsi.

Już pod koniec realizacji planu trzyletniego władze ogłosiły, że procesy integracji gospodarczej przyłączonych ziem z resztą kraju zostały zakończone. W nowych warunkach, ujętych w ramy planu sześcioletniego, województwa szczecińskie i koszalińskie miały podlegać industrializacji według reguł ogólnopolskich, bez uwzględnienia wyraźnie jeszcze widocznej specyfiki zarówno ludnościowej, jak i gospodarczej. Dla rolniczego regionu, jakim było Pomorze Zachodnie, musiało to oznaczać zahamowanie procesów rozwojowych i pogłębienie dystansu do innych regionów kraju. Poza Szczecinem nie było tu wszak dużych centrów przemysłowych. Małe, będące zapleczem wsi, miasta zachodniopomorskie nie stanowiły interesującego obszaru wielkich inwestycji socjalizmu.

Region w okresie realizacji planu sześcioletniego

Głównym celem planu sześcioletniego w Polsce była szybka industrializacja, jednak Pomorzu Zachodniemu wyznaczono rolę zaplecza rolniczego. W 1950 roku duże województwo szczecińskie zostało podzielone na dwa: szczecińskie i koszalińskie. Pierwsze z nich miało otrzymać 3,2 % całości inwestycji krajowych, ale tylko 2% w zakresie przemysłu. Wskaźniki dla koszalińskiego były jeszcze niższe i wynosiły odpowiednio 1,8% i 0,35%. Lepiej przedstawiały się udziały obu województw w ogólnopolskich nakładach na rolnictwo – 10% dla szczecińskiego i około 8,5% dla koszalińskiego. Jednocześnie przyjęto, że na Pomorzu Zachodnim wzrost produkcji rolnej będzie najwyższy w Polsce i dwukrotnie przekroczy średnią krajową.

Większe zainteresowanie władz centralnych rozwojem gospodarki Pomorza Zachodniego było widoczne jedynie w odniesieniu do gospodarki morskiej oraz – w niewielkim stopniu – przemysłu ciężkiego i chemicznego. Szersza działalność inwestycyjna ograniczała się prawie wyłącznie do Szczecina i jego okolic. Do rozwoju pierwszej z tych gałęzi gospodarki przyczyniły się wielkie zamówienia na budowę statków złożone przez ZSRR. Aby im sprostać konieczna była jednak zmiana profilu Stoczni Szczecińskiej z zakładu remontowego na budujący nowe jednostki. Przygotowanie stoczni do nowego zadania wymagało znacznego zwiększenia nakładów finansowych. Funkcje remontowe stopniowo przejmowały Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” i Stocznia Remontowa „Parnica”. W trudnej sytuacji znajdowały się natomiast porty Pomorza Zachodniego. Port szczeciński po raz ostatni uzyskał znaczące nakłady w 1950 roku, w następnych pięciu latach środki na inwestycje radykalnie spadały. Specjalnością portu miały być przeładunki tranzytowe, zwłaszcza do Czechosłowacji oraz towary masowe (głównie węgiel). W 1955 roku potencjalna zdolność przeładunkowa portu wynosiła 9,6 mln t, jednak rzeczywiste obroty sięgały 6,8 mln t. Stanowiło to ok. 40% polskiego bilansu przeładunkowego. W wyniku decyzji o koncentracji przeładunków w wielkich portach morskich w 1952 roku wstrzymano działalność portów w Ustce, Darłowie i Kołobrzegu.

Z inwestycji realizowanych w pozostałych gałęziach gospodarki należy wymienić głównie przedsięwzięcia zlokalizowane w Szczecinie, takie jak zakończenie odbudowy fabryki celulozy i papieru w Skolwinie, cementowni „Przemko” i huty w Stołczynie oraz fabryki sztucznego jedwabiu w Żydowcach. Z zakładów zlokalizowanych poza stolicą regionu można wspomnieć o kombinacie przetwórczo-rybnym w Świnoujściu, fabryce konfekcyjnej w Myśliborzu i zakładzie rolno-spożywczym w Dębnie. Dalszych jedenaście obiektów produkcyjnych, które powstały w tym czasie, miało już tylko lokalne znaczenie.

W znacznie gorszej sytuacji znajdowało się województwo koszalińskie, które należało do grupy trzech najstąbiej doinwestowanych w Polsce. Nie dysponowało ono surowcami naturalnymi ani

żadnym liczącym się centrum przemysłowym. Rozwijata się tu jedynie wytwórczość rolno-spożywcza, będąca na marginesie uwagi planu sześcioletniego. Łącznie w latach 1950-1955 na terenie Wybrzeża Środkowego do użytku oddano zaledwie 13 małych zakładów przemysłowych, w których zatrudniano łącznie 1104 pracowników. Wśród nich ważniejszą rolę odgrywały Słupskie Zakłady Sprzętu Okrętowego, Zakłady Przemysłu Wełnianego w Złocięncu, niewielki kombinat przetwórczo-rybny w Kołobrzegu, chłodnia w Koszalinie, wytwórnia płyt torfowych w Czaplunku i fabryka tektury w Kępicach koło Słupska.

Z braku środków nie udało się uruchomić wielu mniejszych poniemieckich zakładów przemysłowych bazujących na lokalnych surowcach. W całym regionie po demontażach radzieckich pozostało ponad tysiąc różnej wielkości fabryk i zakładów częściowo zniszczonych i zdewastowanych. Z zachowanej dokumentacji dla województwa szczecińskiego wynika, że do końca 1949 r. zagospodarowano tam około 250 obiektów, ale nadal 500 mniejszych i około 80 większych pozostawało w ruinie. Do 1953 r. przestał istnieć co trzeci z nieczynnych zachodniopomorskich zakładów. W lipcu 1955 r. Rada Ministrów nakazała jego inwentaryzację, a w czerwcu 1956 r. przedstawiła pierwsze plany wykorzystania. Część wyposażenia niszczących obiektów została wykorzystana dla dozbrojenia przedsiębiorstw w Polsce centralnej.

Trudne do osiągnięcia okazały się założenia dotyczące rozwoju produkcji rolnej. Zainicjowana w 1948 roku kolektywizacja wsi zaowocowała powstaniem do lata 1956 roku 1362 spółdzielni produkcyjnych, które użytkowały około 30% areалу gruntów rolnych. Ta forma gospodarowania okazała się nieefektywna. Natomiast presja kolektywizacyjna oraz nieurodzaj sprawiły, że spadła również produkcja w gospodarstwach chłopskich. W tym samym czasie największy przyrost powierzchni gruntów odnotowały PGR-y – w województwie szczecińskim 70 tys. ha, a w koszalińskim 50 tys. ha. Mimo ogromnych nakładów inwestycyjnych PGR-y osiągały wyniki znacznie niższe niż gospodarka chłopska, a nawet spółdzielnie rolnicze. W gospodarce rolnej udało się zrealizować założeń planu sześcioletniego w produkcji rolnej, natomiast w hodowli bydła i trzody chlewnej w stosunku do planu osiągnięto wyniki na poziomie ok. 40% w województwie koszalińskim i 68% w szczecińskim.

O porażce polityki państwa wobec Pomorza Zachodniego w okresie stalinowskim świadczyło całkowite zahamowanie napływu nowych osadników, mimo utrzymującego się niedoludnienia regionu. Wstrzymanie procesów uwłaszczeniowych na wsi i w mieście, trudności na rynku pracy, pogarszająca się sytuacja mieszkaniowa oraz niski standard życia mieszkańców powodowały, że już od 1949 r. nasiliła się fala odpływu ludności, zwłaszcza z północno-wschodniej części regionu. W pierwszej połowie lat pięćdziesiątych wyjeżdżało stamtąd 1-2 tysiące rodzin rocznie.

Pierwsze delikatne oznaki zmian w stosunku władz centralnych do Pomorza Zachodniego pojawiły się w okresie odwilży. Ich wyrazem było ponowne zainteresowanie rządu wykorzystaniem niszczonego poniemieckiego potencjału przemysłowego istniejącego jeszcze na tych obszarach. W tym samym czasie nastąpiła liberalizacja przepisów porządkowych w strefie nadgranicznej, co dało asumpt do zainicjowania nowej fali osadniczej na terenach leżących nad Odrą i Bałtykiem oraz pobudzenia turystyki nadmorskiej.

Okres rządów Władysława Gomułki

Przemiany polityczne w 1956 roku zapoczątkowały ożywioną dyskusję na temat funkcjonowania gospodarki. Z osobą Władysława Gomułki ogromne nadzieje wiązały elity i społeczeństwo Pomorza Zachodniego liczące na powrót do aktywnej polityki państwa wobec ziem zachodnich i północnych. Potwierdzeniem zachodzących zmian było utworzenie nowych instytucji państwowych odpowiedzialnych za politykę zachodnią, takich jak rządowa Komisja dla Rozwoju

Ziem Zachodnich, sejmowa Nadzwyczajna Komisja Ziem Zachodnich oraz społeczno-polityczne Towarzystwo Rozwoju Ziem Zachodnich.

Pięcioletni Plan Rozwoju Gospodarczego, uchwalony dopiero w 1957 r., tylko częściowo uwzględniał potrzebę zrekompensowania dotychczasowych błędów i zaniedbań w stosunku do gospodarki Pomorza Zachodniego. W przyjętej strategii deklarowano wprowadzenie podniesienie stopy życiowej społeczeństwa oraz wyrównanie dysproporcji w rozwoju poszczególnych regionów i sektorów gospodarczych, ale miało się to dokonać przy kontynuowaniu najważniejszych inwestycji z lat ubiegłych. Nadal uprzywilejowane były hutnictwo, przemysł maszynowy i chemiczny, wydobywanie węgla i rud żelaza oraz metali nieżelaznych. Usuwaniu dysproporcji w rozwoju miało nastąpić przez aktywizację gospodarczą poszczególnych województw, a nie całego pasa nadgranicznego. Wśród terenów uznanych za najbardziej upośledzone znajdowały się ziemie koszalińska i szczecińska.

Dla gospodarki Pomorza Zachodniego szczególne znaczenie miało ożywienie polskiego handlu zagranicznego, co bezpośrednio skutkowało poważnym przyspieszeniem rozwoju gospodarki morskiej. Przystąpiono do odbudowy i modernizacji pochylni w dawnej stoczni „Wulkan”, dzięki której w Szczecinie powstał nowoczesny ośrodek stoczniowy. We wrześniu 1959 r. zwodowano w niej pierwszy dziesięcioletni „Janek Krasicki”. W ciągu całej pięcioletniej produkcji wyniosła tu 50 statków o łącznej nośności 220 tysięcy DWT, co oznaczało ponad czterokrotny wzrost w stosunku do poprzedniego okresu. Do połowy lat sześćdziesiątych stocznia notowała stały przyrost produkcji. Dobrą passę przerwała pogarszająca się w latach sześćdziesiątych kondycja całej gospodarki oraz zmniejszenie przez ZSRR zamówień na polskie statki.

Potrzebom nowoczesnej żeglugi nie odpowiadała już infrastruktura szczecińskiego portu. Zrezygnowano z kosztownego pogłębiania toru wodnego i przystąpiono do budowy w Świnoujściu portu zdolnego przyjmować duże statki. Było to możliwe dzięki przekazaniu przez wojska sowieckie części wschodniego brzegu Świny w 1965 roku. Zainicjowano w ten sposób rozwój tego miasta, które przed wojną było niewielkim portem rybackim i miejscowością letniskową. Swoją szansę rozwojową uzyskały też porty w Kołobrzegu i Darłowie, które w 1960 roku na skutek interwencji i zabiegów lokalnych otrzymały, po siedmiu latach przerwy, prawo do przyjmowania statków handlowych. Na początkowym ożywieniu inwestycyjnym skorzystał szczeciński armator, wyspecjalizowany w żegludze trampowej. Polska Żegluga Morska w latach 1956-1960 wzbogaciła się o 30 nowych statków, dzięki czemu potencjał tonażowy przedsiębiorstwa przekroczył 200 tys. DWT. Znacząco dowartościowane zostało też rybołówstwo morskie w regionie. W 1958 roku powstało w Szczecinie przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Gryf”, które, wraz z powstałą sześć lat wcześniej świnoujską „Odrą”, dostarczało na początku lat siedemdziesiątych ponad polskich 50% połowów. Dzięki wyasygnowaniu odpowiednich kwot na odbudowę i zagospodarowanie małych osad rybackich oraz stworzeniu zachęt dla rybaków prywatnych nastąpiła aktywizacja tych portów oraz rozwój połowów przybrzeżnych i zalewowych.

Pomorze Zachodnie wzbogaciło się też w tym czasie o ponad dwadzieścia cennych obiektów przemysłowych, wśród których największą wartość miały zakłady elektrotechniczne w Załomiu, fabryka mebli w Goleniowie, garbarnia w Kępicach oraz kilka wytwórni materiałów budowlanych. Uruchomiono też ponad 300 małych zakładów i warsztatów. Skutki tych inwestycji były widoczne w postaci ożywienia małych miast i miasteczek oraz poprawy sytuacji mieszkaniowej, zaopatrzenia rynku i usług. Nową dziedziną, która od połowy lat pięćdziesiątych odnotowała dynamiczny rozwój, była turystyka.

Ważne zmiany zaszły po 1956 r. na wsi, gdzie rozpadło się 97% spółdzielni produkcyjnych. Władze powróciły do uregulowania kwestii własności gospodarstw licząc, że w ten sposób ograniczą odpływ ludności wiejskiej. Niedoinwestowane gospodarstwa chłopskie nie miały jednak możliwości szybkiego zwiększenia produkcji. W latach sześćdziesiątych w państwowej gospodarce rolnej rozpoczęły się procesy koncentracji, które były kontynuowane w kolejnej dekadzie. Przystąpiono do tworzenia wielkich przedsiębiorstw wieloobektowych i kombinatów (jako pierwsze powstały m.in. kombinaty w Tymieniu, Radaczu, Barwicach). Zmiany organizacyjne oraz stopniowa modernizacja parku maszynowego w niewielkim stopniu poprawiły efektywność gospodarowania. Wskaźniki produkcji rolnej wciąż pozostawały niskie.

Przyspieszenie gospodarcze na Pomorzu Zachodnim, widoczne po 1956 roku, zaczęło słabnąć w kolejnej dekadzie. Władze ponownie ogłosiły zakończenie integracji nowych ziem z Polską i powróciły do centralizacji gospodarki. Forsowały też koncepcję selektywnego rozwoju oznaczającą preferencje dla sektora surowcowo-paliwowego i dyskryminację branż produkujących dobra konsumpcyjne. Jediną gałęzią na Pomorzu Zachodnim, która nadal była rozwijana pozostawała gospodarka morska.

Próby modernizacji lat siedemdziesiątych

Brak reform i stagnacja gospodarcza lat sześćdziesiątych doprowadziły do kryzysu społeczno-gospodarczego w 1970 roku. Szczecin, w którym znajdowały się największe zakłady pracy regionu, stał się jednym z ośrodków buntu społecznego. Ekipa Edwarda Gierka zapowiedziała przyspieszenie rozwoju gospodarczego kraju i poprawę warunków życia obywateli. W praktyce oznaczało to dalsze wzmocnienie preferencji dla sfery produkcyjnej gospodarki skoncentrowanej w regionach uprzemysłowionych, co pogłębiało dotychczasowe dysproporcje. W niewielkim stopniu, i tylko na początku dekady, realizowano zapowiedzi dotyczące zwiększenia produkcji dóbr konsumpcyjnych. Dla Pomorza Zachodniego oznaczało to utrwalenie dotychczasowej struktury gospodarczej.

Podobnie jak w poprzednich okresach, najlepsze warunki rozwoju miała gospodarka morska. Otwarcie Polski na Zachód wpłynęło na zwiększenie nakładów na rozwój portów i przemysłu stoczniowego. Zmiany w światowej żegludze, zwłaszcza zwiększenie tonażu statków, pogłębiły problemy portu w Szczecinie. Został on wprawdzie zmodernizowany poprzez zbudowanie przy istniejących akwenach blisko 2 km nabrzeża, ale niewystarczająca głębokość toru wodnego uniemożliwiała wykorzystanie koniunktury światowej. Siłą rzeczy ciężar inwestycji portowych przeniósł się do Świnoujścia. Kontynuowano rozbudowę bazy przeładunkowej „Świnoport II”, która na początku dekady osiągnęła możliwości przeładunku węgla do 3,5 mln ton rocznie. W połowie 1973 roku rozpoczęto budowę bazy przeładunków surowców chemicznych „Świnoport III”. Nakłady na inwestycje portowe na Pomorzu Zachodnim rosły, ale były nieproporcjonalnie niższe niż te, które przeznaczono na rozwój portów ujścia Wisły.

W stosunku do lat poprzednich wyraźnie wzrosły kwoty kierowane na rozwój żeglugi morskiej, na czym skorzystał szczeciński armator PŻM. Tabor został zasilony masowcami o nośności przekraczającej 50 tysięcy ton oraz statkami do przewozu ładunków suchych i płynnych. Zwiększyła się średnia wielkość statków, nastąpiło odmłodzenie i modernizacja floty. W 1975 roku PŻM dysponowała 124 statkami o łącznej nośności 2 miliony 854 tysięcy ton, co oznaczało, że w ciągu czterech lat tonaż wzrósł o prawie dwa miliony ton. Ten szybki rozwój wynikał z dominacji obrotów masowych w polskim handlu zagranicznym, na czym korzystał armator specjalizujący się w żegludze trampowej. Pod koniec dekady statki szczecińskiego przewoźnika stanowiły blisko 40% stanu polskiej floty. Korzystając z dobrej koniunktury, lokalne środowiska

gospodarcze doprowadziły do utworzenia w 1976 roku w Kołobrzegu kolejnego przedsiębiorstwa armatorskiego – Polskiej Żeglugi Baltyckiej. Mimo wielkich ambicji i rozmachu nie osiągnęło ono jednak oczekiwanego sukcesu, a sztandarowa linia promowa wkrótce została zlikwidowana jako deficytowa.

Na początku dekady lat siedemdziesiątych do preferowanych dziedzin gospodarki został zaliczony przemysł stoczniowy. Skorzystały na tym stocznie w Szczecinie, które doczekały się zwiększonych nakładów finansowych. Stocznia Szczecińska stała się w skali jeszcze większej niż dotychczas eksporterem statków. Roczna produkcja to około dziesięć statków o nośności 100-200 DWT. Ich wielkość była ograniczona gabarytami pochylni i głębokością toru wodnego Szczecin-Świnoujście. Budowano więc głównie masowce, chemikaliowce oraz promy pasażersko-samochodowe.

Dzięki kontynuacji dotychczasowej strategii rozwoju polskiego przemysłu energetycznego wśród nowych inwestycji znalazła się od 1970 roku budowa wielkiej elektrowni ciepłej „Dolna Odra” w Gryfinie. Przedsięwzięcie to miało w zasadniczy sposób poprawić bilans energetyczny Polski północno-zachodniej. Przyczyniło się też do rozwoju samego miasteczka, które w znacząco zwiększyło liczbę mieszkańców (z 6,5 tysiąca w 1970 roku do 10 tysięcy w 1977 roku i 20 tysięcy w 1987 roku). Gryfino stało się jednym z nielicznych na Pomorzu Zachodnim beneficjentów polityki przyspieszonego rozwoju kraju. W Szczecinie i okolicach rozbudowano też zakłady przemysłu chemicznego w Policach, zmodernizowano Fabrykę Kabli w Załomiu i Fabrykę Mechanizmów Samochodowych „Polmo”. Zwiększenia nakładów środków inwestycyjnych w zasadzie nie odczuły mniejsze ośrodki w regionie. Kryzys, jaki miał miejsce od 1976 roku, objął wszystkie gałęzie gospodarki Pomorza Zachodniego, które zaczęły odczuwać załamanie inwestycyjne i zmniejszone możliwości rozwoju.

Dominujący w rolnictwie regionu sektor państwowy od początku lat siedemdziesiątych powiększał swój obszar kosztem gospodarstw indywidualnych. Dzięki zwiększonym nakładom i kierowaniu do PGR-ów importowanych pasz, w pierwszej połowie lat siedemdziesiątych widoczny był niewielki wzrost udziału gospodarstw państwowych w produkcji rolniczej regionu. Nie oznaczało to jednak poprawy efektywności gospodarowania, a gdy w wyniku pogorszenia ogólnej sytuacji gospodarczej doszło do ograniczenia importu pasz, gospodarka PGR-ów uległa załamaniu. W lepszej kondycji znajdowały się działające na Pomorzu Zachodnim gospodarstwa specjalistyczne należące do instytutów naukowo-badawczych, jak np. Zakład Doświadczalny Ziemiaka w Boninie.

Ostatnia dekada PRL

Załamanie gospodarcze, które nastąpiło na początku lat osiemdziesiątych, spowodowało zastój, a nawet regres gospodarczy Pomorza Zachodniego. Poszukując sposobów na rozwiązywanie bieżących problemów, władze całkowicie zrezygnowały z podejmowania jakichkolwiek działań mających na celu poprawę struktury gospodarczej regionu. Sztwyne utrzymywanie zasady centralnego kierowania gospodarką nie dawało natomiast możliwości działania władzom lokalnym. Nastąpiło radykalne zmniejszenie produkcji i usług w wszystkich sektorach. Załamanie się wywozu węgla drogą morską doprowadziło do znaczącego spadku obrotów zespołu portowego Szczecin-Świnoujście. Stagnacja w światowej gospodarce morskiej i brak inwestycji odbiły się negatywnie na kondycji PŻM, która nie miała środków na modernizację i zakupy nowych statków. Powodowało to systematyczne zmniejszanie taboru armatora. Regres przeżywało też rybołówstwo dalekomorskie, które z sukcesem rozwijało się w latach sześćdziesiątych.

W wyniku zmniejszenia światowego popytu nastąpił spadek liczby statków budowanych w stoczni szczecińskiej oraz zamówień w stocznich remontowych. Odczuły to również liczne zakłady kooperujące ze stoczniami. Konsekwencją tych negatywnych tendencji był nie tylko spadek produkcji bieżącej, ale narastające zużycie i dekapitalizacja majątku posiadanego przez poszczególne zakłady pracy. Podobnie, jak w innych regionach kraju, załamaniu uległo budownictwo i zaopatrzenie. Próby odgórnych reform wdrażane w latach 1982- 1987, nie tylko nie poprawiły sytuacji, ale pogłębiły chaos i pogorszyły sytuację ekonomiczną przedsiębiorstw.

Kryzys nie ominął również rolnictwa. W wyniku restrykcji po wprowadzeniu stanu wojennego zmniejszył się drastycznie import pasz. Wpłynęło to na gwałtowne obniżenie hodowli. Poważne zmiany zaszły w sektorze państwowym. Na początku dekady PGR-y zostały podporządkowane wojewodom i, podobnie jak wszystkie przedsiębiorstwa w gospodarce, zaczęły funkcjonować w nowych warunkach reformy gospodarczej. Oznaczało to m. in. wycofanie dotacji państwowych w zamian za większą swobodę organizacyjną. W ramach racjonalizowania metod gospodarowania zmniejszono zatrudnienie, a areal gruntów częściowo dostosowano do posiadanych możliwości technicznych. Zmiany te pozwoliły jedynie na przejściową poprawę kondycji ekonomicznej PGR-ów. Dopetniało to ogólny obraz kryzysu gospodarczego regionu.

Specyfika gospodarcza Pomorza Zachodniego ukształtowała się ostatecznie w drugiej połowie lat pięćdziesiątych. Była ona konsekwencją oddziaływania szeregu czynników, wśród których istotne znaczenie miały warunki klimatyczne, położenie geograficzne oraz zaszczości historyczne. Decydujące znaczenie miała jednak polityka władz centralnych wobec regionu, zwłaszcza aktualne preferencje gospodarcze. Marginalizacja regionu widoczna jest chociażby w centralnych planach gospodarczych oraz w wysokości nakładów inwestycyjnych kierowanych do poszczególnych działów zachodniopomorskiej gospodarki. O ile w 1950 roku udział województwa koszalińskiego w całości nakładów inwestycyjnych państwa wyniósł 1,7 %, a szczecińskiego 4,6 %, to w latach osiemdziesiątych nie przekraczał on odpowiednio 1,4 i 3,2 %. Można więc śmiało stwierdzić, że już w drugiej połowie lat pięćdziesiątych Pomorze Zachodnie stało się regionem peryferyjnym z rozbudowaną gospodarką morską i rolną oraz jednym silnym centrum w Szczecinie. Przez następne dekady obraz ten nie uległ większym zmianom.

Więcej:

Kazimierz Kozłowski, *Pomorze Zachodnie w latach 1945-2010. Społeczeństwo – władza – gospodarka – kultura* t. I i II, Szczecin: Wydawnictwo i Drukarnia „Kadruk” 2012.

Małgorzata Machątek, Adam Makowski, *Elektryczność w służbie władzy i ludzi. Elektryfikacja wsi Pomorza Zachodniego w pierwszym ćwierćwieczu po drugiej wojnie światowej*, „[Przegląd Zachodniopomorski](#)” 2016, nr 3, s. 67-86.

Małgorzata Machątek, *Przemiany wsi zachodniopomorskiej 1945-1956*, Szczecin: Muzeum Narodowe, Wydawnictwo i Drukarnia „Kadruk 2012.

Adam Makowski, *Pomorze Zachodnie w polityce gospodarczej Polski w latach 1950-1960*, Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego 2006.

Małgorzata Machątek

Adam Makowski

[1] Opracowano na podstawie: Małgorzata Machątek, Adam Makowski, *Gospodarka Pomorza Zachodniego w latach 1945-1989*, w: *Region czy regiony? Ziemie Zachodnie i Północne 1945-1989*, red. Wojciech Kucharski, Wrocław: Ośrodek „Pamięć i Przyszłość” 2022, s. 407-419.

[2] Współcześnie wartość ta byłaby równoważna kwocie 7-9 mld dolarów.