

Ministerstwo Motoryzacji czy Centralny Urząd Samochodowy? – polska motoryzacja na rozdrożu. Plany, możliwości, instytucje (1944–1948)

„Jeśli drogą najkrótszą między dwoma punktami w przestrzeni jest linia prosta, to taką linią prostą w problemie motoryzacji, prowadzącą od istniejącego stanu rzeczy do określonego celu, jest posiadanie PLANU MOTORYZACYJNEGO”.
inż. Jan Śmigieński, Departament Komunikacji i Łączności CUP

Moment zakończenia II wojny światowej dla kształtującego się polskiego państwa oraz jego mieszkańców oznaczał przełom. Ci, którzy kształtowali nową powojenną rzeczywistość, potrzebowali punktu odniesienia – momentu w historii Polski, do którego mogliby się odwoływać, bytu, z którym mogliby rywalizować. W sposób naturalny takim bytem mogła być i takim się stała II Rzeczpospolita, wciąż żywo obecna w pamięci Polaków. Nowa władza w sposób naturalny zatem swoją politykę zarówno wewnętrzną, jak i zagraniczną rozpoczęła od budowania swoistej antytezy okresu „słusznie minionego”. Miało to także dotyczyć zagadnienia motoryzacji.

Okres II Rzeczypospolitej był bardzo wdzięcznym obiektem krytyki ze strony komunistycznych decydentów. W latach 1918–1939 Polska należała do najsłabiej zmotoryzowanych krajów europejskich. Pierwsze oficjalne dane, z 1924 r., mówią o 7,5 tys. pojazdów samochodowych. W roku następnym było ich już prawie 10 tys., z czego większość (7,3 tys.) stanowiły auta osobowe. W roku wybuchu II wojny światowej po polskich drogach jeździło ponad 40 tys. aut, w tym 31,8 tys. osobowych¹. Z państw europejskich Polska wyprzedzała jedynie Bułgarię i Jugosławię, więcej samochodów posiadały m.in. Egipt, Brazylia czy Cejlon². Przyczyny takiego stanu rzeczy można wskazać co najmniej dwie. Jedną z nich był fatalny stan i niewielka ilość dróg, drugą – polityka państwa, niechętna rozwojowi motoryzacji prywatnej³. Po zakończeniu działań wojennych w nowych granicach znajdowało się, według różnych szacunków, około 4–5 tys. aut, a zatem

¹ J. Żarnowski, *Polska 1918–1939. Praca, technika, społeczeństwo*, Warszawa 1999, s. 195–196.

² Z. Landau, J. Tomaszewski, *Zarys historii gospodarczej Polski 1918–1939*, Warszawa 1999, s. 87–89.

³ Więcej na temat polityki władz II Rzeczypospolitej wobec motoryzacji zob. M. Relich, *Zalamanie motoryzacji w Polsce na skutek tzw. demotoryzacji kraju w latach 1931–1935 i próby jej odbudowy w drugiej połowie lat 30. XX wieku [w:] Na lądzie, w wodzie i w powietrzu... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014, s. 201–212.

istniejący przed wojną park samochodowy został zniszczony niemal doszczętnie⁴. Pojazdy, które przetrwały wojenną zawieruchę, były w przeważającej części samochodami poniemieckimi w bardzo kiepskim stanie technicznym. Nie tylko park samochodowy uległ zniszczeniu. Infrastruktura komunikacyjna, jak podaje Janusz Kaliński, poniosła straty w wysokości 50 proc. wartości urządzeń transportowych (według stanu na 1 września 1939 r.), co było wskaźnikiem wyższym niż straty w przemyśle czy rolnictwie⁵. Ogółem Ministerstwo Komunikacji wyceniło straty na 1,6 mld złotych (wartości przedwojennej).

Stan dróg w maju 1945 r. przedstawiał się dramatycznie. Co prawda w wyniku przesunięcia granicy państwa na zachód Polska zyskała tereny, na których gęstość dróg była niemal dwukrotnie większa niż w granicach sprzed 1939 r. (45 km dróg utwardzonych na 100 km kw. na tzw. Ziemiach Zachodnich wobec 24 km na 100 km kw.), wciąż jednak było to bardzo niewiele⁶.

Działający przed wojną przemysł motoryzacyjny został całkowicie zniszczony. Z kilkunastu fabryk i montowni samochodów, które istniały w II Rzeczypospolitej, żadnej nie udało się przetrwać⁷. Straty w dokumentacji technicznej biur konstrukcyjnych oraz archiwów zakładów były nie do wycenienia⁸.

Przed nową władzą w Polsce otworzyła się zatem ogromna szansa nie tyle na odtworzenie (bo jak próbowano przez cały czas udowodnić – nie było czego odtwarzać), ile stworzenie zupełnie nowej polityki motoryzacyjnej, szansa na „nowe otwarcie”. Zygmunt Okołów, przedwojenny konstruktor silników, a po wojnie m.in. kierownik Centralnego Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego, którego osoba będzie jeszcze kilkukrotnie przywołana, pisał: „Przy odbudowie kraju staniemy przed zupełną pustką tej dziedziny gospodarczej i będziemy zmuszeni podjąć ją jako zadanie zupełnie nowe. Z drugiej strony problem motoryzacji od pierwszej chwili stanowić będzie pustą kartę, na której będziemy musieli od razu planowo zacząć kreślić jej rozwój, nie będąc obciążeni dziedziczością dawnych chorób”⁹.

Pierwsze pięćdziesiąt lat okazało się decydujące. To wówczas ukształtował się zasadniczy zrąb instytucji, które miały się zajmować kwestiami motoryzacji, także wówczas zostały podjęte działania i decyzje, które nie tylko wpłynęły na kształt polskiej motoryzacji, lecz także nadały ton późniejszej polityce państwa w tym zakresie.

⁴ T. Szczerbicki, *Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...*, Poznań 2010, s. 19; por. H. Wilk, „Nawet samochodów nie ma, zostały graty po Niemcach” – motoryzacyjny punkt startu – Polska 1944–1949 [w:] *Polska 1944/45–1989. Studia i materiały*, t. 12, red. J. Eisler, T. Szarota, K. Kosiński, Warszawa 2014, s. 301–330.

⁵ Stopień zniszczeń w przemyśle osiągnął 32 proc., w rolnictwie zaś sięgnął 38 proc. Zniszczeniu uległo 63 proc. mostów i 29 proc. dróg o twardej nawierzchni, natomiast reszta nadawała się tylko i wyłącznie do remontów – zob. J. Kaliński, *Plan odbudowy gospodarczej 1947–1949*, Warszawa 1977, s. 168.

⁶ A. Zawistowski, *Polska Ludowa. Wzrost podporządkowany doktrynie politycznej* [w:] *Polskie osiągnięcia gospodarcze. Perspektywa historyczna*, red. J. Kaliński, Warszawa 2010, s. 185–186.

⁷ Zob. A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988, s. 198–259; S. Misztal, *Branże wiodące stołecznego przemysłu w latach 1945–1976* [w:] *Wielkie zakłady przemysłowe Warszawy*, red. J. Kazimierski, Warszawa 1974, s. 113–115.

⁸ Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Centralny Urząd Planowania (dalej: CUP), 2921, Motoryzacja w trzyletnim planie odbudowy, grudzień 1946 r., k. 7.

⁹ AAN, Komitet Centralny Polskiej Partii Robotniczej (dalej: KC PPR), 295/XI-277 (mf 2334/16), W sprawie motoryzacji kraju, b.d., k. 239.

Niniejszy szkic jest próbą ukazania poglądów i pomysłów na temat rozwoju motoryzacji, które pojawiły się w różnych środowiskach w okresie od zakończenia wojny do 1949 r. Nieco więcej miejsca poświęcono próbom stworzenia tzw. planów motoryzacyjnych i ich kształtowi, za które miały odpowiadać: Państwowy Urząd Samochodowy, Komisja Motoryzacyjna przy Centralnym Urzędzie Planowania oraz Podkomitet Motoryzacyjny Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów.

* * *

Niemal natychmiast po ogłoszeniu Manifestu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego rozpoczęto działania mające na celu zorganizowanie struktur odpowiedzialnych za kwestie transportu i komunikacji. Jeszcze w Chełmie powołano do życia przedsiębiorstwo Autotransport, na którego czele stanął mjr Ignacy Wrzos, późniejszy komisarz rządu do spraw produktywizacji ludności żydowskiej w Polsce¹⁰. W marcu 1945 r. zostało ono przekształcone w Państwowy Urząd Samochodowy. Urząd ten miał bardzo szerokie kompetencje, do których należały m.in. ustalanie ogólnej polityki motoryzacyjnej oraz zadania związane z popularyzacją idei motoryzacyjnej. Na niższych szczeblach administracyjnych funkcjonowały Okręgowe i Rejonowe Urzędy Samochodowe¹¹. Jednocześnie z PUS powołano do życia przedsiębiorstwo Państwowe Warsztaty i Zakłady Samochodowe, skupiające 84 zakłady, do których należało „utrzymanie technicznej sprawności taboru samochodowego państwa oraz doprowadzenie do stanu używalności zdobytych na wojnie samochodów”¹².

Od końca 1945 r. trwały międzyministerialne konsultacje w sprawie dekretu dotyczącego organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Polsce. Projekt dekretu zakładał powierzenie całokształtu zagadnień z tym związanych Ministerstwu Komunikacji, które do przeprowadzenia tych prac miało powołać Centralny Zarząd Motoryzacji¹³. Ostatecznie dekret o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej Rzeczypospolitej Polskiej został przyjęty 8 stycznia 1946 r.¹⁴ Oprócz kwestii związanych z szeroko pojętą komunikacją, gospodarką i ruchem samochodowym do zakresu działań MK weszły także: wydawanie przepisów dotyczących rejestracji pojazdów, szkolenia kierowców oraz ustalanie zasad polityki motoryzacyjnej. Tak jak założono w projekcie, aby wykonać powyższe zadania, utworzono w ramach ministerstwa CZM. Skonstruowany w ten sposób zakres obowiązków oznaczał dublowanie się kompetencji między MK i CZM a Państwowym Urzędem Samochodowym. Biuro Prawne Ministerstwa Przemysłu dość jednoznacznie skrytykowało zresztą kształt dekretu, wytykając zbyt ogólnikowo ujęty zakres działania nowej struktury (chodziło o CZM), który dodatkowo całkowicie pomijał istniejący już PUS („nigdzie nie jest powiedziane, jaki ma być

¹⁰ AAN, Biuro Komisarza Rządu ds. Produktywizacji Ludności Żydowskiej w Polsce, 1, Komunikat, k. 106; *ibidem*, 57, Do Obywatela Ignacego Wrzosa, [Warszawa], 8 VIII 1946 r., b.p.

¹¹ AAN, KC PPR, 295/XI-278 (mf 2334/16), Struktura organizacyjna i zakres działalności Państwowego Urzędu Samochodowego, jego agend terytorialnych oraz podległych przedsiębiorstw, b.d., k. 74–75.

¹² *Ibidem*, k. 79; Dz.U. 1946, nr 2, poz. 16.

¹³ AAN, Ministerstwo Przemysłu i Handlu (dalej: MPiH), 789, Do wszystkich ministerstw oraz Centralnego Urzędu Planowania, Warszawa, 17 XII 1945 r., k. 1–10.

¹⁴ Dz.U. 1946, nr 7, poz. 58.

wzajemny stosunek tych dwu instytucji¹⁵) oraz potrzeby przemysłu i handlu¹⁵. Kolejną kwestią, którą skrytykowano, było uwzględnienie w zakresie działań CZM „organizacji skupu oraz rozdziału materiałów pędnych”, co w sposób oczywisty ingerowało w kompetencje Centrali Produktów Naftowych, która na mocy uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z 16 stycznia 1945 r. dysponowała wyłącznym prawem dystrybucji produktów naftowych, jak i obejmowania składów ponaftowych, zbiorników, baz i stacji benzynowych¹⁶. W kompetencje CPN wkroczyło jeszcze państwowe przedsiębiorstwo Państwowa Komunikacja Samochodowa (PKS)¹⁷.

Takie zjawisko zbieżności kompetencyjnych, jak również próby wchodzenia w kompetencje innych instytucji będziemy obserwować w omawianej dziedzinie jeszcze kilkakrotnie, jak choćby przy okazji zakupów zagranicznych. Powołując się na wspomniany dekret ze stycznia 1946 r., Ministerstwo Komunikacji dopominało się o przestrzeganie zasad prowadzenia polityki motoryzacyjnej, a zwłaszcza spraw związanych z importem motoryzacyjnym, którego wiele instytucji nie uzgadniało z CZM. Dotyczyło to zwłaszcza zagranicznych placówek handlowych, należących do Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego¹⁸. Owa „anarchia”, jak określano ten stan rzeczy wewnątrz Wydziału Komunikacyjnego Komitetu Centralnego Polskiej Partii Robotniczej, została zakończona poprzez scedowanie zakupów zagranicznych na Państwowe Towarzystwo Zakupów Zagranicznych „Varimex”, które zmonopolizowało ten obszar polityki motoryzacyjnej¹⁹. W tym samym sprawozdaniu możemy odnaleźć informację o częstych zmianach na stanowisku Dyrektora Naczelnego CZM²⁰. Jeśli uwzględnić datę tego sprawozdania – grudzień 1946 r. – to okazuje się, że do zmiany dochodziło raz na cztery miesiące, co z pewnością nie mogło pozytywnie wpłynąć na pracę wspomnianej instytucji. Być może to właśnie było jednym z powodów likwidacji Centralnego Zarządu Motoryzacji i przekształcenia go w Departament Samochodowy w ramach Ministerstwa Komunikacji prawdopodobnie na początku 1947 r.²¹

Dekret styczniowy zaowocował jeszcze jednym, bardzo interesującym dokumentem. Do Komisji Komunikacyjnej Krajowej Rady Narodowej wpłynął memoriał przygotowany przez śląsko-dąbrowską Wojewódzką Radę Narodową, która krytykując kształt

¹⁵ AAN, MPiH, 789, Projekty trzech dekretów w sprawie administracji i gospodarki samochodowej, Warszawa, 17 I 1946 r., k. 59–60.

¹⁶ *Ibidem*, Dotyczy: stacji benzynowych, Warszawa, 7 III 1946 r., k. 71.

¹⁷ Dekret powołujący do życia PKS zawierał m.in. art. 1, pkt c, który mówił, że przedsiębiorstwo to obejmie nadzór nad „organizowanie[m] i eksploataowanie[m] zakładów naprawczo-produkcyjnych, zajezdni, dworców samochodowych, stacji pomp benzynowych, zbiorników materiałów pędnych”. Co więcej, kompetencje PKS pokrywały się z zadaniami CZM, gdyż cytowany artykuł 1 dekretu zakładał, że nadzór nad wszystkimi pojazdami znajdującymi się w posiadaniu Państwa; *ibidem*, Uwagi PPT do projektu dekretu o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego „Państwowa Komunikacja Samochodowa” z dnia 25 X 1945 r., k. 23–26; Dz.U. 1946, nr 4, poz. 31.

¹⁸ AAN, CUP, 1937, Do Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego, Warszawa, 20 XI 1946 r., k. 74–75.

¹⁹ AAN, KC PPR, 295/XI-81 (mf 2315/15), Sprawozdanie z działalności Wydziału Komunikacyjnego KC PPR za miesiące wrzesień–listopad 1946 r., 4 XII 1946 r., k. 11.

²⁰ Do 8 VIII 1946 r. funkcję dyrektora CZM pełnił wspomniany już Ignacy Wrzos, zob. AAN, Biuro Komisarza Rządu ds. Produktywizacji Ludności Żydowskiej w Polsce, 1, Komunikat, k. 106; *ibidem*, 57, Do Obywatela Ignacego Wrzosa, [Warszawa], 8 VIII 1946 r., b.p.

²¹ AAN, KC PPR, 295/XI-3, Wytyczne aktywu PPR motoryzacji z dnia 17 VII 1947 r., k. 51–53.

wspomnianego dekretu, zwracała uwagę na jego „ogólność” oraz „prowizoryczność”. Szczególnie duże zastrzeżenia wzbudził jeden artykuł (nr 8), który, według autorów memoriału, uchylił moc obowiązujących przed wydaniem dekretu ustaw i rozporządzeń. W ten sposób, jak pisano w memoriale, „każdy obywatel posiadający samochód może nim jeździć bez rejestracji, bez prawa jazdy itp. i nie może być ukarany, ponieważ nie opublikowano odnośnych prawidłowych przepisów”. Jednocześnie zwracano uwagę na to, że „kompetencja w sprawach samochodowych” powinna należeć do wojewody, a nie do innego urzędu. Posłowie zebrani w Komisji Komunikacyjnej KRN dość negatywnie ocenili niektóre opinie (dotyczące interpretacji przepisów prawnych dekretu) i pomysły (zwłaszcza scedowanie na wojewodów decyzji w sprawach samochodowych) zawarte w memoriale, uznając je za sprzeczne z założeniami polityki motoryzacyjnej, choć jednocześnie podkreślili, iż „jego [dekretu z 8 stycznia 1946 r. – H.W.] niejasna i nieściśła redakcja pozostawia duże pole do tego rodzaju interpretacji”. Przy okazji skrytykowano działania MK, które dopiero w kwietniu 1946 r. wprowadziło prowizoryczny statut CZM, także pozostawiający ogromne pole do interpretacji prerogatyw wspomnianego urzędu. Jak podkreślano, „rozwiązania tego zagadnienia”, czyli kwestii odpowiedzialności za politykę motoryzacyjną oraz ostatecznego kształtu organu, który takową odpowiedzialność by ponosił, „poszukują niemal wszystkie decydujące czynniki w państwie na różnych płaszczyznach, jak[o] normalnego departamentu w obecnym Ministerstwie Komunikacji, a raczej Kolei z przyczepkami – drogową, wodną, lotniczą i ostatnio motoryzacyjną – Głównego Urzędu Motoryzacji, w zmienionym ustroju Ministerstwa Komunikacji, a nawet Ministerstwa Motoryzacji”²². Jak zatem widać – poszukiwania ostatecznej formy zarządzania motoryzacją wciąż trwały, ich koniec zaś niezmiennie był daleki.

* * *

Wspominany już mjr Ignacy Wrzos, Naczelny Dyrektor PUS, wraz ze swoimi współpracownikami był autorem jednego z pierwszych memoriałów na temat przyszłej organizacji, kształtu oraz miejsca motoryzacji w życiu politycznym, gospodarczym i społecznym Polski. W dokumencie pt. „Zagadnienia gospodarki motoryzacyjnej w Polsce” z początku 1946 r. zarysowano, „co trzeba zrobić, abyśmy w rozwoju tej gałęzi gospodarki dotrzyмали kroku rozwijającemu się ogólnemu gospodarstwu narodowemu i doścignęli jeżeli nie pierwsze, to przynajmniej na ostatnim miejscu stojące kraje” oraz „jak trzeba ująć władze komunikacyjne, aby zapewnić należyty start motoryzacji kraju”²³.

Wzorcem, z którego należało skorzystać, były doświadczenia Związku Radzieckiego, który w przeciwieństwie do przedwojennych państw zachodnich (opisywanych jako „kapitalistyczne” i „faszystowskie”) podszedł do zagadnień „najklasycznej, planowo” – rozpatrując motoryzację jako zjawisko nie tylko związane z komunikacją, lecz także „uniwersalnogospodarcze i polityczne” – powołał osobny resort zajmujący się tą dzie-

²² AAN, Krajowa Rada Narodowa (dalej: KRN), 27, Protokół z 41. posiedzenia Komisji Komunikacyjnej, Warszawa, 20 XII 1946 r., k. 743–744; *ibidem*, Do Komisji Komunikacyjnej przy Krajowej Radzie Narodowej w Warszawie, Katowice, 16 IX 1946 r., k. 783–786; *ibidem*, Omówienie memoriału Śląsko-Dąbrowskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej, k. 791–795.

²³ AAN, Urząd Rady Ministrów (dalej: URM), 5/468, Do premiera Rządu Jedności Narodowej ob. Osóbki-Morawskiego, 16 II 1946 r., k. 1.

dziną. Jak pisano w memoriale PUS, dało to „pełny wyraz rozwojowi motoryzacji wedle potrzeb całości, a nie według sił i widzimisię drobnych inicjatorów. Zapewniono lokatę potrzebnego kapitału narodowego według hierarchii potrzeb powszechnych, uniezależniając się od przypadkowości dążeń indywidualnych”²⁴. W warunkach polskich jednak, jak oceniali urzędnicy PUS, na własne ministerstwo było jeszcze za wcześnie: „nie pretendujemy w tej chwili – pisali – do rozwiązań klasycznego planowania tak dalece, by domagać się dzisiaj resortu motoryzacyjnego”. Zdecydowanie największą siłą „środowisk motoryzacyjnych” było, jak to określano, „spore dziedzictwo osobowe (kadry)”, które należało włączyć do prac w nowej administracji kierującej motoryzacją. Administracja ta, o roboczej nazwie „Główny Urząd dla Spraw Motoryzacji”, miała zostać włączona do Ministerstwa Komunikacji, pełniąc w takiej sytuacji rolę nadzorca. Nad ministerstwem ochronę rozwinąłby Centralny Urząd Planowania przez departamenty: motoryzacyjny i komunikacyjny, które odpowiadałyby za koordynację planów szczegółowych z planami ogólnokrajowymi. W zakres działania Głównego Urzędu miała wejść „centralna administracja zagadnieniami motoryzacyjnymi”, „dawanie wytycznych dla gospodarki przedsiębiorstw państwowych” oraz „prowadzenie polityki motoryzacyjnej”, rozumianej jako „polityka legislacyjna, personalna, sprawy ruchowe, przewozowe, taborowe, opracowanie własnego [...] budżetu, bilansu, planów finansowo-gospodarczych i sprawozdań przedsiębiorstw podległych, [...] polityka koncesyjna, taryfowa, paliwowa, inwestycyjna, kontrola drogowo-ruchowa, sprawy normalizacji, kontroli gospodarki samochodowej, szkolenie i wych[owywanie] kadr motoryzacyjnych”. Jednocześnie przyznawano: „Zakres to tak wielki, że wymaga z jednej strony dość obszernego aparatu, z drugiej strony kierownik jego korzystać musi ze specjalnych pełnomocnictw porozumiewania się z innymi resortami”. Na poziomie województw i starostw urzędy miałyby być wyłączone spod kurateli władz lokalnych, ewentualnie „pozostawić symboliczną zależność czysto osobową od wojewody, bez wkraczania jego w meritum sprawy”. PUS zakładała także stworzenie „obok czynnika planowania [...] dwa czynniki: naukowej i społecznej współpracy” pod postacią Instytutu Badawczo-Komunikacyjnego.

Jak widać powyżej, tworzenie nowej administracji zajmującej się kwestiami tak szeroko rozumianej motoryzacji miało pasować do obecnych czasów – być próbą powołania „w Polsce zniszczonej i bezmotorowej”, ale bogatej w doświadczenia dwudziestolecia międzywojennego, nowej organizacji, która uwzględniałaby „dobę planowania, koordynacji i przedsiębiorczości państwa”. Pisano: „Nie wymaga ona wiele więcej ludzi, ale przewiduje właściwy rozdział ich pracy i funkcji, rozdziałając planowanie, koordynację i nadzór”. Autorzy omawianego dokumentu nie uwzględnili jednak wielu ważnych kwestii, np. rozwoju przemysłu motoryzacyjnego czy motoryzacji indywidualnej, koncentrując się przede wszystkim na instytucjonalnej stronie problemu.

O wiele bardziej złożonym i obszernym opracowaniem były przygotowane w kwietniu 1946 r. przez Jana Śmigielskiego z CUP „Wytyczne polityki i gospodarki motoryzacyjnej”²⁵. Już na wstępie bardzo ostro skrytykował on stan wszystkich ob-

²⁴ *Ibidem*, Zagadnienia gospodarki motoryzacyjnej w Polsce, luty 1946 r., k. 4–9.

²⁵ AAN, Ministerstwo Komunikacji (dalej: MK), 219, J. Śmigielski, *Wytyczne polityki i gospodarki motoryzacyjnej*, Warszawa, kwiecień 1946 r., b.p.

szarów wiążących się z motoryzacją, porównując go z okresem II Rzeczypospolitej, kiedy to brak planów stał się „źródłem tragicznych błędów”. „Ten sam brak planu – pisał Śmigieński – daje się odczuwać w najwyższym stopniu, sprzyjając rozwielmożnianiu się niekompetencji i poronionych pomysłów”. Do głównych celów w dziedzinie motoryzacji autor opracowania zaliczał przede wszystkim: utworzenie racjonalnej sieci komunikacyjno-transportowej, likwidującej m.in. odrębność Ziem Zachodnich; stworzenie w porozumieniu z wojskiem rynku samochodów rekwizycyjnych, co miało odciążyć Skarb Państwa; podniesienie dochodu społecznego przez tworzenie nowych gałęzi przemysłu i nowych przedsiębiorstw komunikacyjnych; podniesienie stopy życiowej rzesz pracujących „przez oddanie do ich usług kilku milionów koni mechanicznych oraz ułatwić wolnym zawodom wykonywanie pracy poprzez umożliwienie rejestracji pojazdów”. Wszystkie powyższe postulaty miały zostać spełnione przez osiągnięcie w 1947 r. liczby 115 tys. samochodów (około 4,5 samochodów na 1 tys. mieszkańców), z czego liczba aut osobowych miała sięgnąć 35 tys. Z kolei do najważniejszych wytycznych przyszłej polityki motoryzacyjnej należały, zdaniem Śmigieńskiego: stworzenie sprzyjającej atmosfery oraz odpowiednich warunków, przy których „rozpowszechnianie się pojazdów mechanicznych jako środka lokomocji i łączności nie napotykałoby na trudności” (oznaczało to zmianę sposobu postrzegania samochodu nie jako przedmiotu zbytku, ale powszechnie stosowanego środka do skracania odległości i oszczędności czasu w życiu zbiorowym i indywidualnym); zapewnienie dopływu na rynek odpowiedniej liczby nowych pojazdów „w rozmiarach odpowiadających zapotrzebowaniu”; rozbudowa istniejącej sieci obsługi samochodów; „tępienie szabrownictwa i korsarstwa samochodowego”; uwzględnianie potrzeb ruchu samochodowego przy projektowaniu nowych ośrodków miejskich. Do realizacji tych i innych wytycznych należało powołać: Państwową Radę Motoryzacyjną – organ podlegający Komitetowi Ekonomicznemu Rady Ministrów, a składający się z „wybitnych znawców zagadnień motoryzacyjnych”; Instytut Motoryzacji, który miałby się zająć pracami naukowo-badawczymi; Komisje Samochodowe przy WRN jako organy opiniotwórcze, oraz osobny organ prasowy, który byłby poświęcony tylko i wyłącznie tej tematyce. Plan motoryzacyjny miałby zostać przygotowany w ramach CUP. Urząd ten kontrolowałby również jego wykonanie, które z kolei leżałoby w gestii odpowiedniego ministerstwa lub ministerstw. Całokształtem prac miał kierować KERM. Śmigieński nieco miejsca poświęcił także prywatnym przedsiębiorcom, dla których widział miejsce w „nowej rzeczywistości” motoryzacyjnej. Warunek był następujący: inicjatywa prywatna miała być „zdrowa i skoordynowana z planem państwowym”, wówczas „powinna mieć poparcie i opiekę ze strony państwa”. Na koniec Śmigieński szczegółowo wyliczył typy samochodów, które miały wejść do programu krajowej produkcji pojazdów mechanicznych: ciężarówki o pojemnościach: 3,5 tony, 2 tony i 3/4 tony, traktory rolnicze, autobusy i samochody specjalne, sanitarki, motocykle oraz auta osobowe: „wóz popularny 4-osobowy, 2-drzwiowy; wóz duży, 6-osobowy, 4-drzwiowy”, przy czym „samochód osobowy popularny mógłby być wzorowany na konstrukcji DKW – typ Meisterklasse – z uwagi na to, iż ten typ jest bardzo prosty, tani, wygodny i rekordowo oszczędny i że zdał on egzamin życiowy w warunkach polskich i na drogach polskich”. W „Wytycznych...” bardzo dużo

miejsca poświęcono także rozwojowi dróg publicznych, bez których gęstej sieci nie był możliwy rozwój motoryzacji.

* * *

W pierwszym z wieloletnich planów gospodarczych w powojennej Polsce – tzw. trzyletnim planie odbudowy gospodarczej – rozwój motoryzacji rozumiano przede wszystkim jako rozwój transportu kołowego, który miał stanowić uzupełnienie przewozów towarów i ludzi realizowanych przez kolej, ówczesnie odgrywającej w tej dziedzinie niepodważalną rolę lidera. Samochody osobowe miały stanowić uzupełnienie parku pojazdów. W 1949 r. planowano osiągnąć stan na poziomie 20,9 tys., co stanowiło 80 proc. liczby aut osobowych w 1938 r. (patrz tabela nr 1).

Tabela nr 1. Przewidywana ilość sprzętu motoryzacyjnego wg trzyletniego planu odbudowy gospodarczej w porównaniu do 1938 r.

Rok	1938		1947		1948		1949	
	Liczba (w tys. sztuk)	%	Liczba (w tys. sztuk)	%	Liczba (w tys. sztuk)	%	Liczba (w tys. sztuk)	%
Samochody ciężarowe	6,8	100	27,4	404	31,4	463	41,4	610
Samochody osobowe	26,2	100	16,9	64	18,9	72	20,9	80
Motocykle	9,9	100	8,0	81	12,0	122	18,0	183

Źródło: AAN, CUP, sygn. 2921, Motoryzacja w Trzyletnim Planie Odbudowy, grudzień 1946 r., k. 10.

Wielkość ta miała być wystarczająca do zaspokojenia potrzeb: odbudowy, usprawnienia administracji, równomiernego rozprowadzenia towarów i żywności, zagospodarowania polskich nabytków na zachodzie kraju, a ponadto miała przynieść „ożywienie życia gospodarczego rubieży wschodnich” czy „ułatwienie wolnym zawodom ich pracy – ogólnego przyspieszenia procesów gospodarczych i podniesienia przez to dochody społecznego”. Dostrzegano również potencjał przemysłu motoryzacyjnego, którego rozwój wymagał skoordynowanej współpracy innych dziedzin przemysłu. Pisano: „Te cechy i ten cel wysuwają motoryzację na czoło potrzeb gospodarczych”²⁶. Jednak w obliczu odbudowy gospodarczej oraz początkowego stadium uruchamiania równoległe także innych gałęzi przemysłu perspektywa rozwoju motoryzacji musiała być dłuższa niż trzy najbliższe lata – zdecydowano się więc przyjąć okres jednego dziesięciolecia.

Należało jeszcze ustalić zasięg motoryzacji. Za podstawę przyjęto stopień zmotoryzowania Czechosłowacji, której strukturę gospodarczą uważano za podobną do polskiej. Oczywiście porównanie z sąsiadem z południa było dość karkołomne. Autorom

²⁶ Dz.U. 1947, nr 53, poz. 285; AAN, CUP, 2921, Motoryzacja w trzyletnim planie odbudowy. Referat zgłoszony na Kongres Techników Polskich w Katowicach 1–4 XII 1946 r., k. 13–14.

tej koncepcji chodziło prawdopodobnie o osiągnięcie zbliżonych do czechosłowackich wskaźników liczby samochodów w stosunku do liczby mieszkańców i powierzchni kraju. Oznaczało to odpowiednio, że w dziesiątym roku realizacji planu po polskich drogach będzie jeździć 350 tys. samochodów: 140 tys. ciężarowych, 10 tys. autobusów oraz 200 tys. aut osobowych. Wzrost liczby tych ostatnich miał być związany ze stopniem zamożności społeczeństwa. Zakładając, iż ten będzie się podnosił najpierw przede wszystkim wśród ludności niezamożnej, liczba potencjalnych nabywców aut w początkowym okresie wdrażania planu dziesięcioletniego miała być niewielka. Szacowano jednak, że „przy korzystnym rozwoju gospodarczym i planowanym wzroście dochodu społecznego [...] samochód osobowy już w końcu pierwszego pięciolecia stanie się przedmiotem wielkiego popytu”. Motocykl z kolei, w świetle omawianego planu, posiadał „niewielkie uzasadnienie gospodarcze”. Jako „ogniwo pośrednie pomiędzy rowerem a samochodem” został uznany za potrzebny w niewielkim zakresie („milicja, poczta, wojsko”) w społeczeństwie tak ubogim jak polskie, będącym w stadium motoryzowania się. Dlatego też liczbę motocykli w dziesiątym roku planu przewidywano na 200 tys.²⁷

Osiągnięcie liczby 200 tys. aut osobowych w ostatnim roku realizacji planu dziesięcioletniego miało zostać osiągnięte przez produkcję własną, import miał dotyczyć jedynie wozów specjalnych. Poza tym, jeśli chodzi o zakupy zagraniczne, dopuszczano sprowadzanie jedynie brakujących surowców i części. Te ambitne założenia już na samym początku musiały jednak zostać zrewidowane. Uzyskanie planowanej liczby 20,9 tys. aut na koniec planu trzyletniego mogło się okazać niemożliwe, co oznaczało konieczność przesunięcia tych zamierzeń w czasie. Jak bowiem podkreślano, rozbudowa przemysłu motoryzacyjnego, zdolnego wypełnić stawiane przed nim zadania, wymagała zwiększenia nakładów o 100 proc.²⁸ Mimo to, jeśli przyjrzymy się bliżej wynikom planu trzyletniego, okazuje się, że to liczba samochodów osobowych była tą wartością, która została dość znacznie przekroczona (o ponad 16 tys.), podczas gdy planowanej liczby ciężarówek nie udało się osiągnąć – zabrakło niemal 5 tys.²⁹ „zaczęło motoryzować nas samo życie” – tak komentowano wzrost liczby aut osobowych³⁰.

Autor powyższego planu, wspomniany już wcześniej inż. Zygmunt Okołów, twierdził, że największy potencjał tkwi w kadrach, „których praca i doświadczenie będą musiały być w pełni wyzyskane dla rozwiązań problemu [motoryzacji]”. Ważna rola miała przyspaść państwu, które przez swoją ingerencję miało pobudzać inicjatywę prywatną i skoordynować ją z interesem ogółu społeczeństwa³¹. Warto podkreślić, że rozwój prywatnych przedsiębiorstw, zwłaszcza produkujących części zamiennne, był często podnoszony jako niezbędny warunek prawidłowego funkcjonowania zaplecza technicznego. W „Wytycznych narady aktywu PPR” czytamy m.in.: „Należy poprzeć rozwój prywatnego drobnego przemysłu motoryzacyjnego, w szczególności w dziedzinie produkcji części zamiennych, których nie może wykonywać teraz przemysł państwowy lub mu się to nie kalkuluje (nieseryjne), dążąc przy tym do przeciągnięcia kapitałów z handlu

²⁷ *Ibidem*, k. 15.

²⁸ *Ibidem*, k. 16.

²⁹ *Rocznik statystyczny transportu*, Warszawa 1967, s. XXVIII.

³⁰ AAN, CUP, 2921, Motoryzacja w planie trzyletnim, k. 7.

³¹ AAN, KC PPR, 295/XI-277 (mf 2334/16), W sprawie motoryzacji, b.d., k. 238–244.

spekulacyjnego oraz wykorzystania istniejącego w prywatnych rękach potencjału przemysłowego. Z drugiej strony należy ujawnić czujność i stworzyć system kontroli nad przemysłem prywatnym, by nie przepompowywał do siebie kapitałów i maszyn państwowych, nie oszukiwał na cenach itp.”³².

* * *

Cytowane powyżej referaty i propozycje nigdy nie nabrały mocy sprawczej, pozostając w sferze conceptualnej. Najprostszą odpowiedzią na pytanie, dlaczego tak się stało, jest niechętna postawa władz wobec motoryzacji, która dla decydentów oznaczała tylko i wyłącznie rozwój transportu i komunikacji państwowej. Nie zmienia to jednak faktu, iż takie pomysły pojawiały się i w wielu środowiskach naprawdę liczone na zielone światło dla motoryzacji ze strony rządzących. Niewielka siła przebicia takich poglądów, głoszonych przez cytowane wyżej osoby i reprezentowane przez nich instytucje, mogła wynikać z chaosu instytucjonalnego w dziedzinie zarządzania motoryzacją, który stawał się powoli jej cechą charakterystyczną.

Rozwój motoryzacji indywidualnej nie mieścił się także w pierwszym wieloletnim planie gospodarczym. Przygotowany przez Centralny Urząd Planowania trzyletni plan odbudowy gospodarczej koncentrował się na podniesieniu kraju ze zniszczeń wojennych oraz unifikacji terenów przyłączonych po zakończeniu wojny. Dotyczyło to przede wszystkim infrastruktury drogowej. W swoim założeniu zakładano rozwój transportu drogowego, który miał się stać uzupełnieniem przewozów prowadzonych przez koleje³³. Nakłady inwestycyjne przewidziane w planie trzyletnim na ten cel w 1947 r. wynosiły 27 proc., więcej funduszy przeznaczono jedynie na przemysł (35 proc.). Jednak w ostatnich dwóch latach realizacji planu wydatki te zostały mocno ograniczone (wyniosły w 1948 r. 24,9 proc., zaś w 1949 r. – 17,8 proc. i przekierowane na rozwój przemysłu (wzrosły one do poziomu 36,2 proc. w 1948 r. i 40,7 proc. w 1949 r.)³⁴. W tej sytuacji rozwój motoryzacji stawał pod ogromnym znakiem zapytania.

* * *

Tymczasem powoli, lecz systematycznie rosła w Polsce liczba samochodów – w 1948 r. przekroczyła już 50 tys. Pochodziły one z różnych źródeł, choć główne stanowiły dostawy UNRRA oraz demobil. Tylko w niewielkim stopniu były to samochody nowe – te importowano. W przeważającej części po polskich drogach jeździły samochody używane, często w warunkach frontowych. Rodziło to problem napraw i części zamiennych oraz wielości marek i typów, których liczbę szacowano na kilkaset³⁵. Jednocześnie wciąż brakowało instytucji, której przedstawiciele skupialiby w swych rękach

³² *Ibidem*, 295/XI-17, Wytyczne narady aktywu PPR dotyczące motoryzacji, 17 VII 1947 r., k. 52.

³³ Dz.U. 1947, nr 53, poz. 285.

³⁴ J. Kaliński, *Gospodarka Polski*, Warszawa 1995, s. 37.

³⁵ „Park samochodów w Polsce jest **zapaskudzony** [podkreślenie w tekście – H.W.], bo wtedy kiedy inne kraje pobrały z UNRRA 2 do 3 typów, Polska dostała zbieraninę kilkudziesięciu typów wskutek złej pracy naszego Biura Odbioru” – AAN, KERM, 210, Komisja Motoryzacyjna, Protokół 9. posiedzenia w dniu 12 V 1947 r., k. 104; więcej na ten temat zob. H. Wilk, „*Nawet samochodów nie ma, zostały graty po Niemcach*”...

decyzje dotyczące polskiej motoryzacji. Konieczność powołania takiej instytucji stawała się coraz pilniejsza z racji dotychczasowej nieporadności władz w zakresie polityki motoryzacyjnej wobec coraz bardziej palących potrzeb.

Pojawiły się dwie koncepcje: pierwsza, która zakładała mianowanie Pełnomocnika Rządu do spraw Motoryzacji Kraju, posiadającego odpowiednie kwalifikacje i wyposażonego w „niezbędną egzekutywę”, oraz druga, polegająca na utworzeniu Komisji Motoryzacyjnej przy Centralnym Urzędzie Planowania. Pierwsza, ze względu na to, jak pisano, że „nie jest jeszcze wyrazem tendencji czynników decydujących”, została odrzucona. Skoncentrowano się zatem na dopracowaniu drugiej³⁶. Projektowano, iż komisja powinna być „małoosobowa”, ma prowadzić systematyczną pracę na zebraniach, „posiadać egzekutywę w sprawach niewymagających uchwał KERM” i co najważniejsze, a bardzo symptomatyczne, „stać się popularną od początku przez pozytywne i szybkie załatwienie chociażby paru spośród tak konkretnych i nagłych spraw”³⁷. Pomysł utworzenia w ramach CUP komisji odpowiedzialnej za kwestie motoryzacyjne wydawał się ze wszech miar słuszny. Urząd, który zajmował się planowaniem gospodarczym, był niejako stworzony do tego, aby w jego strukturach znalazły się sprawy związane z tak złożoną dziedziną.

Wychodząc naprzeciw tym oczekiwaniom, w styczniu 1947 r. decyzją Prezesa CUP Czesława Bobrowskiego powołano do życia Komisję Motoryzacyjną przy CUP, organ doradczy i opiniotwórczy. W jej skład weszli przedstawiciele CUP oraz wszystkich zainteresowanych ministerstw: przemysłu, komunikacji, obrony narodowej, rolnictwa i reformy rolnej, a także Sztabu Generalnego. Na czele tego gremium stanął Stefan Askanas. Komisja, w ramach trzyletniego planu odbudowy gospodarczej, miała się zająć opracowywaniem państwowej polityki motoryzacyjnej i koordynacją prac prowadzonych przez poszczególne resorty w zakresie motoryzacji oraz czuwać nad rozwojem motoryzacji kraju. Konkretnie działania miały podjąć powołane w tym celu podkomisje: paliwowa, mechaniczna, koordynacyjna oraz zakupów zagranicznych³⁸.

Nowy organ nie spowodował jednak zasadniczych zmian w sposobie prowadzenia polityki motoryzacyjnej. Na jednym z kolejnych posiedzeń komisji żalono się: „w ostatnich czasach daje się zaobserwować takie zjawisko, że pewna ilość tematów motoryzacyjnych zaczęła przechodzić do rozmaitych czynników i stąd powstaje rozproszenie i brak myśli przewodniej” oraz „sprawa motoryzacji dziś zawisła w powietrzu”³⁹. Co więcej, zarówno sami członkowie komisji, jak i zapraszani na jej posiedzenia goście nie do końca wiedzieli, jaką rolę miała ona odegrać, lub inaczej sobie tę rolę wyobrażali. Przytaczany już kilkakrotnie Okołów powiedział: „Sprawa polityki motoryzacyjnej jest u nas w zawieszeniu. [...] Dziś Komisja Motoryzacyjna jest raczej wewnętrznym organem CUP-u. Nie wiem, jak daleko miarodajne i autorytatywne są uchwały Komisji.

³⁶ Pomysł powołania Komisji ds. Motoryzacji Kraju pojawił się m.in. w cytowanym planie przygotowanym przez Zygmunta Okołowa.

³⁷ AAN, KERM, 210, Memoriał w sprawie powołania organu zarządzającego polityką motoryzacyjną Polski, 1947, k. 11.

³⁸ *Ibidem*, Zarządzenie nr 2 Prezesa Centralnego Urzędu Planowania z dnia 26 stycznia 1947 r. w sprawie powołania Komisji Motoryzacyjnej przy Centralnym Urzędzie Planowania, k. 2-3; *ibidem*, Regulamin Komisji Motoryzacyjnej przy Centralnym Urzędzie Planowania, k. 4.

³⁹ *Ibidem*, Komisja Motoryzacyjna, Protokół 10. posiedzenia w dniu 2 IX 1947 r., k. 112.

Uchwalamy ważne rzeczy, ale nie czujemy, że orzeczenia są następnym posunięciem do zatwierdzenia przez Komitet Ekonomiczny R[ady] M[inistrów]⁴⁰. Niemniej na marginesie warto podkreślić, że skutki działań poszczególnych podkomisji, wbrew powyższym wypowiedziom, były dość istotne, jak choćby to, że każdą zagraniczną dostawę pojazdów samochodowych konsultowała i zatwierdzała podkomisja zakupów zagranicznych⁴¹.

Mimo wątpliwości wewnątrz samej komisji co do celowości i efektywności funkcjonowania jej prace trwały. Ich efektem w kwestii planowania były przygotowane przez Jana Śmigielskiego „Tezy motoryzacyjne”, które w systematyczny sposób (15 punktów) ujmowały niezbędne kroki do rozwoju motoryzacji w Polsce⁴². Zapisy te stanowiły niemal powtórzenie treści wcześniejszego dokumentu przygotowanego przez tego samego autora, a już tutaj cytowanego, „Wytyczne polityki i gospodarki motoryzacyjnej”. Warto podkreślić uwydatnienie związku rozwoju motoryzacji z obronnością kraju (teza 10) oraz położenie nacisku na rozwój kadr naukowych i inżynierskich, związanych z motoryzacją (teza 12). Zaakceptowanie tez, których ostatecznie pozostało trzynaście, i ich kosmetyczna redakcja nastąpiły na posiedzeniu Komisji Motoryzacyjnej w grudniu 1947 r.⁴³ Dalsze prace miały dotyczyć już bezpośrednio stworzenia „Długofalowego generalnego planu motoryzacyjnego”, opartego właśnie na „Tezach...” Śmigielskiego.

Do opracowania zapowiedzianego dokumentu jednak nie doszło. Komisja Motoryzacyjna przy CUP po cichu zakończyła swoje prace (choć jeszcze przez pewien czas działała jej podkomisja zajmująca się zakupami zagranicznymi). Nie jest do końca jasne, dlaczego tak się stało. Być może zadecydowały względy polityczne i gęstniejąca atmosfera wokół CUP, a może wolne tempo prac komisji i brak ich konkretnych efektów. Niestety, jednoznaczna odpowiedź nie jest możliwa. Działalność Komisji Motoryzacyjnej możemy ocenić jako eksperyment, który nie do końca się powiódł. Najtrwalszym śladem jej funkcjonowania były działania prowadzone w ramach dwóch podkomisji: paliwowej, która pozostawiła po sobie wiele dokumentów dotyczących zaopatrywania parku maszyn w materiały pędne, oraz zakupów zagranicznych, która zatwierdzała każdorazowo import pojazdów i części zamiennych z zagranicy.

* * *

Warto jeszcze przez chwilę skupić się na Śmigielskim. Ostatecznie jego praca przyniosła rezultaty w postaci „Polskiego państwowego planu motoryzacyjnego”⁴⁴. Doku-

⁴⁰ *Ibidem*, Komisja Motoryzacyjna, Protokół 11. posiedzenia w dniu 2 X 1947 r., k. 131; „Nadmienić tu należy, że »uchwały i wnioski Komisji Motoryzacyjnej«, które miały stanowić fundament tej akcji [chodziło o kwestie wytwarzania części zamiennych – H.W.], nie doczekały się dotąd realizacji” – *ibidem*, 216, Sprawozdanie z działalności Komisji Koordynacyjnej i ze stanu produkcji części zamiennych na dzień 9 V 1947 r., k. 83.

⁴¹ Zob. np. AAN, KERMI, 214 – tam protokoły poszczególnych posiedzeń Podkomisji Zakupów Zagranicznych.

⁴² *Ibidem*, 210, Tezy motoryzacyjne opracowane przez inż. Śmigielskiego, [listopad 1948 r.], k. 32–34; istnieje jeszcze wcześniejsza, „trzynastopunktowa” wersja dokumentu, która od wersji „piętnastopunktowej” różni się w bardzo niewielkim stopniu – zob. *ibidem*, Tezy motoryzacyjne, grudzień 1947 r., k. 30–31.

⁴³ *Ibidem*, Komisja Motoryzacyjna, Protokół 13. posiedzenia w dn. 10 XI 1947 r., k. 148–149.

⁴⁴ Podstawą „Polskiego państwowego planu motoryzacyjnego” stały się przygotowane także przez Śmigielskiego „Tezy motoryzacyjne” (*ibidem*, Tezy motoryzacyjne, k. 30–34) przyjęte na dwunastym posie-

ment ten miał stać się następnie podstawą do stworzenia „Długofalowego generalnego planu motoryzacji kraju”⁴⁵. Ten ostatni, kilkudziesięciostronicowy dokument powtarzał zasadnicze punkty, które znalazły się we wcześniejszych rozważaniach przygotowanych przez Śmigielskiego⁴⁶. Motoryzacja Polski miała zostać oparta na przemyśle krajowym (będącym jednocześnie podstawą obronności kraju), który miał jedynie wspomagać się importem. Szersza współpraca z zagranicą miała dotyczyć przede wszystkim krajów słowiańskich. Transport miał przenieść się z szyn na pojazdy samochodowe, poruszające się po nowoczesnej sieci dróg. Wiele miejsca (ponad 1/3 całości) poświęcono tzw. traktoryzacji polskiego rolnictwa, która miała być głównym warunkiem podniesienia kultury rolnej, ale także „zwolnieniem” ludzi do pracy w przemyśle. Nad wszystkim miała czuwać doskonale przygotowana kadra specjalistów motoryzacyjnych. Kilka wcześniejszych tez autor wyostrzył, zwłaszcza w kwestii samochodów osobowych. Po raz kolejny Śmigielski podkreślił i skrytykował sposób prowadzenia polityki motoryzacyjnej ostatnich trzech lat, począwszy od braku skonkretyzowanego planu działania na sprawach personalnych kończąc, co podsumował następująco: „gdyby istniał plan motoryzacyjny, wtedy praca w terenie miałaby inny przebieg, nominacje na stanowiska kierownicze byłyby właściwsze, wysiłki byłyby skoordynowane, a cała praca [...] wyglądałaby korzystniej. Jeśli żeglarz wypłynął na morze i nie wie, do jakiego portu ma zawitać, nie ma dla niego wiatrów sprzyjających”. Idąc jeszcze dalej, Śmigielski podkreślił paradoks, „**że przy systemie gospodarki planowej, który jest naszym systemem, nie mamy planu motoryzacji kraju** [podkreślenie własne – H.W.]”. Plan zakładał, dzięki wykorzystaniu przede wszystkim przemysłu krajowego, osiągnięcie w perspektywie dziesięciolecia 500 tys., w pierwszym pięcioleciu zaś 200 tys. pojazdów mechanicznych (patrz tabela nr 2). Przy założeniu, że w 1952 r. liczba samochodów miała wynieść 105,5 tys. sztuk, oznaczało to osiągnięcie wskaźnika 4,2 samochodu na 1 tysiąc mieszkańców. Pięć lat później liczba aut miała wynieść 190 tys., co oznaczało, że 7 samochodów przypadało na tysiąc mieszkańców. Produkcja samochodów osobowych średniej pojemności miała być oparta na licencji włoskiego Fiata, która w tym czasie była negocjowana⁴⁷. Z planu nie wynika, kto i na jakich zasadach miałby produkować auta najmniejsze. Śmigielski nie omieszczał przy okazji skrytykować dotychczasowej sytuacji w „osobówkach”, która była uzupełniana „od biedy [...] na drodze doraźnych zakupów zagranicznych” i odkładana „na bliżej nieokreśloną przyszłość”. Za zakupami nie szło bowiem opracowanie spójnej koncepcji co do przyszłości tej gałęzi przemysłu motoryzacyjnego. Zmianę w stylu pracy miał być wspomniany kontrakt z Fiatem, co nie oznaczało jednak, „że umowa zostanie należyście zrealizowana i że da Polsce to, co dać powinna, co mieli na widoku inicjatorzy pertraktacji z FIAT-em. Ta obawa znajduje uzasadnienie w dotychczasowym stanie rzeczy na odcinku krajowej produkcji traktorów rolniczych, samochodów 3,5 t i czę-

dzeniu Komisji Motoryzacyjnej 8 XI 1947 r.: *ibidem*, Komisja Motoryzacyjna, Protokół 12. posiedzenia w dn. 8 XI 1947 r., k. 134–142.

⁴⁵ AAN, KERM, 210, Tezy motoryzacyjne, [16 XII 1947 r.], k. 30–34.

⁴⁶ *Ibidem*, 211, Polski państwowy plan motoryzacyjny, k. 20–89.

⁴⁷ Zob. D. Jarosz, M. Pasztor, *Skazani na podległość. Z dziejów stosunków polsko-włoskich*, Warszawa 2013, s. 196–202; H. Wilk, „*Nawet samochodów nie ma, zostały graty po Niemcach*”...

ści zamiennych do istniejącego taboru”. Była to więc łyżka dziegciu, która jednak nie mogła popsuć obiecującej całości.

Tabela nr 2. Dziesięcioletni plan rozwoju motoryzacji w Polsce w latach 1948–1957 (w tysiącach sztuk)

Lp.	Typ pojazdu	Okres	
		1948–1952	1953–1957
1	ciężarowe*	65	110
2	osobowe**	40,5	80
3	traktory	30	100
4	ciągniki drogowe	4,5	10
5	motocykle	60	200
	Razem	200	500

Źródło: AAN, KERM, sygn. 211, Polski Państwowy Plan Motoryzacyjny, k. 29, 70.

* ciężarowe (3 i 1,5t), półciężarowe, specjalne, autobusy

** osobowe duże, średnie, małe i terenowe

Plan Śmigielskiego był najbardziej złożonym i kompletnym opracowaniem na temat rozwoju motoryzacji w powojennej Polsce, jaki powstał w interesującym nas okresie. Autor dokumentu pisał, że „Rubikon w problemie motoryzacyjnym został tym razem przekroczony, że nie ma już powrotu do ponurej przeszłości i że w r. 1948 Polska będzie miała plan motoryzacyjny”, a zasiane przez niego „ziarno kiełkuje jednak i że sam fakt złożenia przez CUP projektu planu jest zapoczątkowaniem wielkiej reformy w zakresie problemu motoryzacji”⁴⁸. Nawet jeśli do przekroczenia owej granicy wciąż sporo brakowało, a żniwa wciąż były odległe, to z całą pewnością był to krok w odpowiednim kierunku.

Jaka była reakcja na propozycje „Polskiego państwowego planu motoryzacyjnego”? Na tak postawione pytanie odpowiedź jest bardzo trudna ze względu na brak źródeł. Zachowała się jedynie niewiele wnosząca dyskusja nad „Tezami motoryzacyjnymi”⁴⁹ oraz ślad po sporze między ich autorem a wiceprezesem CUP Kazimierzem Sokołowskim w kwestii honorarium za przygotowanie planu⁵⁰.

* * *

Zadania Komisji Motoryzacyjnej przejął nowo powstały Podkomitet Motoryzacyjny, powołany przy Komitecie Ekonomicznym Rady Ministrów 27 sierpnia 1948 r.⁵¹ Do zadań podkomitetu należało „uporządkowanie odcinka motoryzacyjnego”, opracowanie

⁴⁸ AAN, KERM, 211, Dotyczy: Planu motoryzacji, Warszawa, 30 VI 1948 r., k. 2.

⁴⁹ *Ibidem*, 210, Komisja Motoryzacyjna, Protokół 12. posiedzenia w dn. 8 XI 1947 r., k. 134–142.

⁵⁰ *Ibidem*, 211, Dotyczy: Planu motoryzacji, k. 1–3.

⁵¹ *Ibidem*, 217, Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów w sprawie powołania Podkomitetu Motoryzacyjnego, k. 1–2.

wytycznych planowania w sprawach związanych z motoryzacją kraju oraz czuwanie nad wykonaniem planów w tym zakresie⁵². Kompetencje były zatem niemal bliźniacze w stosunku do poprzedniczki, podobnie zresztą jak i struktura. Na czele nowego organu stanął wiceminister MON, Piotr Jaroszewicz. Warto podkreślić ten fakt, oznaczało to bowiem bliższe zainteresowanie się wojska sprawami motoryzacyjnymi.

Już pierwsze posiedzenie, na którym ukonstytuowały się skład i struktura nowego podkomitetu, pokazało, jak wiele jest różnic w kwestiach rozumienia jego kompetencji i tematyki, którą ma się zajmować. Pogodzenie kilku ministerstw żywo zainteresowanych kwestiami motoryzacyjnymi okazało się bardzo trudne, zwłaszcza że jednym z rozdających karty był MON⁵³. Karol Rojek z MPiH dość obrazowo opisał całą sytuację podziału kompetencji w sprawach motoryzacyjnych: „szczerze mówiąc, do tej pory nie wiemy, co w tym zakresie robił CUP, jakie są jego praktyczne poczynania. Są duże zastrzeżenia co do tego, że Min[isterstwo] Komunikacji działa trochę *ex lex*. [...] Min[isterstwo] Przemysłu i Handlu ma pewne ambicje i robi szereg poczynañ, ale bez żadnej podstawy prawnej. Cechą tych wszystkich poczynañ jest to, że kto się czuje bardziej silny, przejmuje część pracy. To musi być uregulowane”. Centralnego Urzędu Planowania bronił jego wiceprzewodniczący Kazimierz Sokołowski, mówiąc, że urząd zajmował się wieloma sprawami, które nie leżały w zakresie jego kompetencji, ponieważ nie było chętnego do ich podejmowania. Wątpliwości dotyczyły także opracowania planu motoryzacyjnego, który miał zostać włączony do zbliżającej się wielkimi krokami „sześciolatki”. Kolejność prac nad planem miała być następująca – najpierw CUP ma opracować wytyczne, które następnie zatwierdzi Podkomitet Motoryzacyjny. Stąd miały one powędrować z powrotem do CUP, gdzie przygotowany zostanie ostateczny plan⁵⁴.

Po raz kolejny prace nad planem znalazły się zatem w gestii CUP. Do sporządzenia wytycznych we wrześniu 1948 r. utworzono specjalną „Komisję do spraw związanych z przygotowaniem planów motoryzacyjnych kraju”⁵⁵. Komisja zebrała się kilkakrotnie, a wynikiem jej pracy były „Wytyczne do 6-letniego planu motoryzacyjnego 1950–1955 z wyłączeniem potrzeb Ministerstwa Obrony Narodowej i Ministerstwa Bezpieczeństwa”, które przed przekazaniem do dalszych prac Podkomitetowi Motoryzacyjnemu były konsultowane z poszczególnymi resortami⁵⁶.

Dokument ten składał się z dziesięciu części, poświęconych następującym zagadnieniom: zakresowi, potrzebom oraz celowi planu motoryzacyjnego, zadaniom motoryzacji, organizacji jej władz, hierarchii potrzeb, zapotrzebowaniu na usługi i sprzęt,

⁵² *Ibidem*, Protokół pierwszego posiedzenia Podkomitetu Motoryzacyjnego z dnia 1 X 1948 r., k. 5.

⁵³ Jedną z osób, które brały udział w posiedzeniach Komisji do spraw Motoryzacji Kraju przy CUP, a potem także w pracach Podkomitetu Motoryzacyjnego, był płk Paweł Solski.

⁵⁴ *Ibidem*, Protokół pierwszego posiedzenia Podkomitetu Motoryzacyjnego z dnia 1 X 1948 r., k. 13 i n.

⁵⁵ AAN, CUP, 2994, Zarządzenie nr 51 Prezesa CUP, [wrzesień 1948 r.], k. 8–9; wytyczne miały dotyczyć: planów produkcyjnych przemysłu motoryzacyjnego (typy i rodzaje poszczególnych pojazdów), planów komunikacji samochodowej i gospodarki drogowej, kwestii inwestycji, importu oraz zbytu pojazdów mechanicznych i materiałów pędnych, zob. *ibidem*, Wstępny projekt wytycznych do planu motoryzacyjnego w latach 1950–1955, k. 60; *ibidem*, Szczegółowe elementy do wytycznych 6-letniego planu motoryzacji, k. 61–65.

⁵⁶ Uwagi poszczególnych ministerstw do przygotowanych przez komisję wytycznych zob. *ibidem*, k. 93 i n.

remontom i eksploatacji, sieci dróg, kwestiom paliw oraz tzw. „czynnikowi ludzkiemu”⁵⁷. Nie sposób nie zauważyć, że już sam układ „Wytycznych...” bardzo przypominał wcześniejsze dokumenty. Także zawartość merytoryczna poszczególnych części nie różniła się zbytnio od poprzednich pism. Tak było choćby z indywidualnymi użytkownikami pojazdów samochodowych, którzy w hierarchii potrzeb motoryzacyjnych zostali umieszczeni na ostatnim, piątym miejscu, za ciągnikami, taborem ciężarowym oraz pasażerskim publicznym i osobowym przeznaczonym dla administracji państwowej. Identycznie jak we wcześniejszych opracowaniach planowano również rozwiązać kwestie administrowania motoryzacją, którymi miały się zająć CUP, poszczególne resorty i administracja terenowa. Tradycyjnie też przemysł motoryzacyjny traktowano jako samowystarczalny. Po raz pierwszy za to pojawił się mocno podkreślony prymat kolei nad transportem samochodowym: „samochód jest pomocniczym środkiem przewozu osób i towarów – głównymi są kolej i żegluga śródlądowa” oraz pierwszeństwo rolnictwa w hierarchii potrzeb motoryzacyjnych. W przygotowanych wytycznych nie odnajdziemy także już śladu po wytwórcach prywatnych, którzy choćby we wcześniejszych planach zajmowali bardzo ważną pozycję, stanowiąc ważne uzupełnienie możliwości wytwórczych państwowego przemysłu.

Podkomitet Motoryzacyjny został rozwiązany uchwałą KERM z dnia 15 maja 1949 r., rozwiązującą wszystkie istniejące wówczas podkomitety. Jego funkcje zostały przejęte przez odpowiednie departamenty nowo powstałej Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego (dalej PKPG)⁵⁸. Jeśli spojrzymy na skutki działalności podkomitetu, to nie będą one znaczne. Od października 1948 r. do kwietnia 1949 r. zebrał się on trzynastcie razy. Po stronie najważniejszej wykonanej pracy można zapisać wspomniane wytyczne do planu oraz ustalenie zakresu importu sprzętu motoryzacyjnego na 1949 r.⁵⁹ Nie udało się za to ustalić, kto i w jaki sposób ma zarządzać polską motoryzacją. Najistotniejsze jest jednak skierowanie polskiej motoryzacji na kurs stalinizacji, zwłaszcza jeśli przyjrzymy się kwestiom indywidualnych użytkowników samochodów oraz inicjatywy prywatnej. Oczywiście nie bez znaczenia są tutaj ówczesne wydarzenia polityczne: „bitwa o handel”, likwidacja CUP czy w końcu Zjazd Zjednoczeniowy, który ostatecznie ustalił kurs na przyspieszoną industrializację według wzorców radzieckich i zadecydował o kształcie planu sześcioletniego.

Ostatecznym elementem stalinizacji w dziedzinie odradzającej się w bólach polskiej motoryzacji była kwestia wyboru samochodu osobowego, który miał zostać skierowany do masowej produkcji. Pomimo podpisania umowy licencyjnej na produkcję aut z firmą Fiat, prawdopodobnie w wyniku nacisków ze strony radzieckiej, polscy decydenci zerwali kontrakt z włoskim producentem i uzupełnili polsko-radziecką umowę z 26 stycznia 1948 r. o punkt mówiący o wybudowaniu kompletnej fabryki samochodów osobowych w typie Pobjeda wraz z licencją na produkcję tychże⁶⁰.

⁵⁷ AAN, KERM, 217, Wytyczne do 6-letniego Planu Motoryzacyjnego 1950–1955 r., 17 XII 1948 r., k. 95–101.

⁵⁸ Monitor Polski 1949, nr 59, poz. 799.

⁵⁹ AAN, KERM, 217, Sprawozdanie z działalności Podkomitetu Motoryzacyjnego, b.d., k. 288–289.

⁶⁰ AAN, PKPG, 2977, Zmiany i uzupełnienia do wykazu sprzętu przemysłowego dostarczanego z ZSRR do Polski na podstawie umowy z dnia 26 I 1948 r., k. 128. Wybór włoskiej licencji poprzedzony był długimi

* * *

W styczniu 1950 r. odbyła się narada Sekcji Samochodowej przy Wydziale Komunikacyjnym Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej⁶¹. Podsumowano wówczas dotychczasowe efekty działania w dziedzinie motoryzacji, zwłaszcza w sferze instytucjonalnej. Ocena była jednoznacznie krytyczna. Jak wyliczano: sprawy związane z produkcją i remontami pojazdów leżały w gestii Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, o imporcie decydowano w Ministerstwie Handlu Zagranicznego, dystrybucją pojazdów zajmowały się jednocześnie: PKPG, MHZ oraz Ministerstwo Komunikacji, kupno i sprzedaż części zamiennych tylko w ograniczonym zakresie należały do Motoryzacji. Ten, jak to określano, „instytucjonalny chaos” proponowano opanować poprzez powołanie kolejnej instytucji – Centralnego Urzędu Samochodowego... Ostatecznie po dyskusji pomysł ten postanowiono zarzucić.

* * *

Tytułowe Ministerstwo Motoryzacji to nigdy niezrealizowany projekt utworzenia centralnej instytucji, w której kompetencjach leżałaby całość zagadnień związanych z polityką motoryzacyjną państwa. Jak widać na przytoczonych przykładach, plany rozwoju motoryzacji oraz realia gospodarcze i polityczne interesującego nas okresu nie mogły być chyba bardziej od siebie odległe. Wystarczy choćby prześledzić losy prywatnej inicjatywy. Z jednej strony widać bowiem, że zwłaszcza w początkowym okresie odbudowy zdawano sobie sprawę, iż przemysł państwowy nie byłby w stanie samodzielnie udźwignąć skomplikowanej produkcji motoryzacyjnej – stąd też próby zaangażowania przemysłu prywatnego (należy pamiętać, że plan odbudowy gospodarczej zakładał trójsektorowy kształt polskiej gospodarki), co jednak w obliczu przemian związanych z zaostrzeniem kursu wobec prywatnej inicjatywy, prowadzącym do jej całkowitego zlikwidowania, okazało się pomysłem nie do zrealizowania. Indywidualni użytkownicy i posiadacze aut także stopniowo byli usuwani z przyszłych planów, co również wiązało się z likwidacją „prywaciarzy”⁶². Podobnie wyglądała kwestia z kadrami – niemal wszystkie osoby zaangażowane w odrodzenie polskiej motoryzacji po II wojnie światowej były zatrudnione w przemyśle motoryzacyjnym bądź brały udział w pracach Automobilklubu Polskiego jeszcze przed wojną⁶³. W nowej rzeczywistości nie zawsze znalazło się dla nich miejsce, czego jaskrawym przykładem są losy Józefa Regulskiego, skazanego na 14 lat więzienia⁶⁴.

poszukiwaniami odpowiedniego auta. Pod uwagę brano co najmniej kilka firm, zarówno zachodnioeuropejskich, amerykańskich, jak i wschodnioeuropejskich. Zastanawiano się także nad radzieckimi pobiedzami – na ten temat zob. H. Wilk, „*Nawet samochodów nie ma, zostały graty po Niemcach*”...

⁶¹ AAN, Komitet Centralny Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej (dalej: KC PZPR), 237/XIII-144, Protokół posiedzenia rozszerzonej Sekcji Samochodowej przy Wydziale Komunikacyjnym KC PZPR, 18 I 1950 r., b.p.

⁶² Maciej Bernhardt, który po zakończeniu II wojny światowej zajmował się szkoleniem kierowców, pisze we wspomnieniach, że w przeważającej części kursanci to byli „dorobkiewiczze płci obojga z prywatnej inicjatywy” (M. Bernhardt, *Z Miodowej na Bracką. Opowieść powstańca warszawskiego*, cz. 2, Kraków 2012, s. 78).

⁶³ Zob. *Automobilklub Polski 1909–2009. Monografia*, red. B. Mierkowski i in., Warszawa 2009.

⁶⁴ H. Korczyk, *Janusz Regulski*, „Polski Słownik Biograficzny” 1988, z. 127, s. 742–744; zob. także: J. Regulski, *Blaski i cienie długiego życia*, Warszawa 1980.

Podobnie potoczyły się losy Witolda Rychtera. Ów przedwojenny rekordzista Polski w jeździe motocyklem, pasjonat motoryzacji i lotnictwa, także włączył się w tworzenie zrębów polskiej motoryzacji po 1945 r. Był m.in. szefem tzw. Grupy Technicznej w Cheltenham w Wielkiej Brytanii, nadzorującej dostawy samochodowe UNRRA do Polski. Włączył się także w prace Automobilklubu, był uczestnikiem organizowanych przezeń rajdów samochodowych. Jednak i jego osoba, w związku ze stalinizacją, została poddana szykanom. Swoją pracę w motoryzacji Rychter kontynuował jako rzeczoznawca i biegły sądowy w sprawach wypadków samochodowych przy Polskim Związku Motorowym⁶⁵. Na marginesie warto zauważyć, że Rychter był jednym z pierwszych, który rozpoczął szerszą dyskusję na temat dalszego rozwoju polskiej motoryzacji, publikując na początku 1954 r. w „Horyzontach Techniki” tekst pt. *Problemy samochodu ludowego*⁶⁶.

Dlaczego godne uwagi pomysły działaczy motoryzacyjnych różnego szczebla nie uzyskiwały odpowiedniej siły przebicia i nie docierały do tych, którzy podejmowali decyzje? Działo się tak z kilku względów, z których co najmniej dwa wydają się dominujące. Po pierwsze, jak w przypadku memoriałów i propozycji Okołowa czy też i planów Śmigielskiego, nie pochodziły one z kręgów związanych z władzą. Często były to poglądy niektórych środowisk (w tym wypadku technicznych, związanych z przedwojennym przemysłem motoryzacyjnym), które miały na ogół niewielki wpływ na decyzje podejmowane w Warszawie. Na przykład bardzo interesujące tezy przygotowane przez Zygmunta Okołowa były prezentowane podczas Kongresu Techników Polskich, który odbył się w Katowicach na początku grudnia 1946 r. Po drugie, nawet jeśli opracowane propozycje wychodziły od szeroko rozumianej „władzy” (jak w przypadku Ignacego Wrzosa i PUS), to ich wpływ, ze względu na dublowanie i swoiste rozmywanie się kompetencji poszczególnych instytucji, był bardzo niewielki.

Nie bez znaczenia jest także rola Związku Radzieckiego jako inspiratora niektórych posunięć polskich decydentów, choć brak jednoznacznych dowodów na to, jak często sprawy motoryzacyjne były konsultowane z Moskwą. Najbardziej jaskrawy przykład to sprawa licencji na samochód osobowy.

Czy możemy mówić o początkach lobby motoryzacyjnego w Polsce końca lat czterdziestych? Raczej nie, choć z całą pewnością istniały wówczas środowiska, które w motoryzacji widziały szansę na ogromne przyspieszenie modernizacyjne kraju. Wydaje się, że przedwojenni miłośnicy tej dziedziny, którzy po 1945 r. włączyli się w tworzenie polskiego przemysłu motoryzacyjnego, nie stanowili tak zwartej grupy, aby można ją było określić mianem lobby. Ich wojenna przeszłość, która w nowej rzeczywistości niejednokrotnie okazywała się przeszkodą w funkcjonowaniu w życiu publicznym, sprawiała, że chcąc nie chcąc usuwali się bądź byli usuwani na boczne tory. O lobby motoryzacyjnym, choć precyzyjniej należałoby je nazwać załączkiem takowego lobby, możemy raczej mówić w okresie późniejszym, przypadającym na lata rządów Władysława Gomułki⁶⁷. Także losy poszczególnych organów, które miały opracowywać i opiniować zagadnie-

⁶⁵ Zob. W. Rychter, *Moje dwa i cztery kółka*, Warszawa 1985.

⁶⁶ *Idem*, *Problemy samochodu ludowego*, „Horyzonty Techniki” 1954, nr 2, s. 50.

⁶⁷ Zob. H. Wilk, *Samochód dla Towarzysza Wiesława. Dyskusje nad kierunkiem rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce 1955–1970*, [w:] *Polska 1944/45–1989. Studia i materiały*, t. 11, red. J. Eisler, T. Szarota, K. Kosiński, Warszawa 2013.

nia dotyczące rozwoju motoryzacji, pokazują, że decydenci w znikomym stopniu brali pod uwagę wyniki ich prac. Niemal identycznie było na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, kiedy to istniała Rada Motoryzacyjna, której realny wpływ na politykę motoryzacyjną był bardzo niewielki⁶⁸.

Słowa kluczowe: motoryzacja, samochody, plan, przemysł motoryzacyjny, polityka motoryzacyjna

Hubert Wilk (ur. 1979) – adiunkt w Instytucie Historii im. Tadeusza Manteuffla Polskiej Akademii Nauk w Warszawie w Zakładzie Badań nad Dziejami Polski po 1945 r. Wydał książkę „Kto wyrąbie więcej ode mnie?”. *Współzawodnictwo pracy robotników w Polsce w latach 1947–1955* (2011), za którą otrzymał Nagrodę im. Prof. Tomasza Strzembosza za najlepszy debiut historyczny w 2012 r.

The Ministry of Motorization or the Central Office for Motor Vehicles? – Polish motorization at a crossroads. Plans, opportunities, institutions (1944–1948)

The end of World War II meant the beginning of a new chapter in nearly all areas of life. One of them was motorization which, as a result of the unfavourable policy of the authorities of the Second Polish Republic and the war damage inflicted by both Nazi Germany and the Soviet Union, in fact ceased to exist. In that situation, the years 1945–1949 were the period in history in which many concepts of its development originated. People connected with the prewar Polish Automobile Club became eagerly involved in this; after the end of World War II, they played an active role in the process of restoration of Polish motorization. During the five years mentioned, several institutions were founded whose objective was to develop a national plan for the development of motorization, which would take advantage of the potential of the automobile industry. Such documents were prepared by: the State Motor Vehicle Office, the Committee for National Motorization or the Motorization Sub-Committee. Nearly all the plans being discussed had one point in common – the establishment of an institution at the central level (perhaps a ministry), which would control all decisions connected with widely understood motorization. Before that, the competencies of individual offices had overlapped in many cases, resulting in disputes. Unfortunately, nearly all of these plans remained ‘on paper’ only, as they were not approved by decision-makers.

Key words: motorization, cars, plan, motor industry, motor policy

⁶⁸ *Ibidem.*