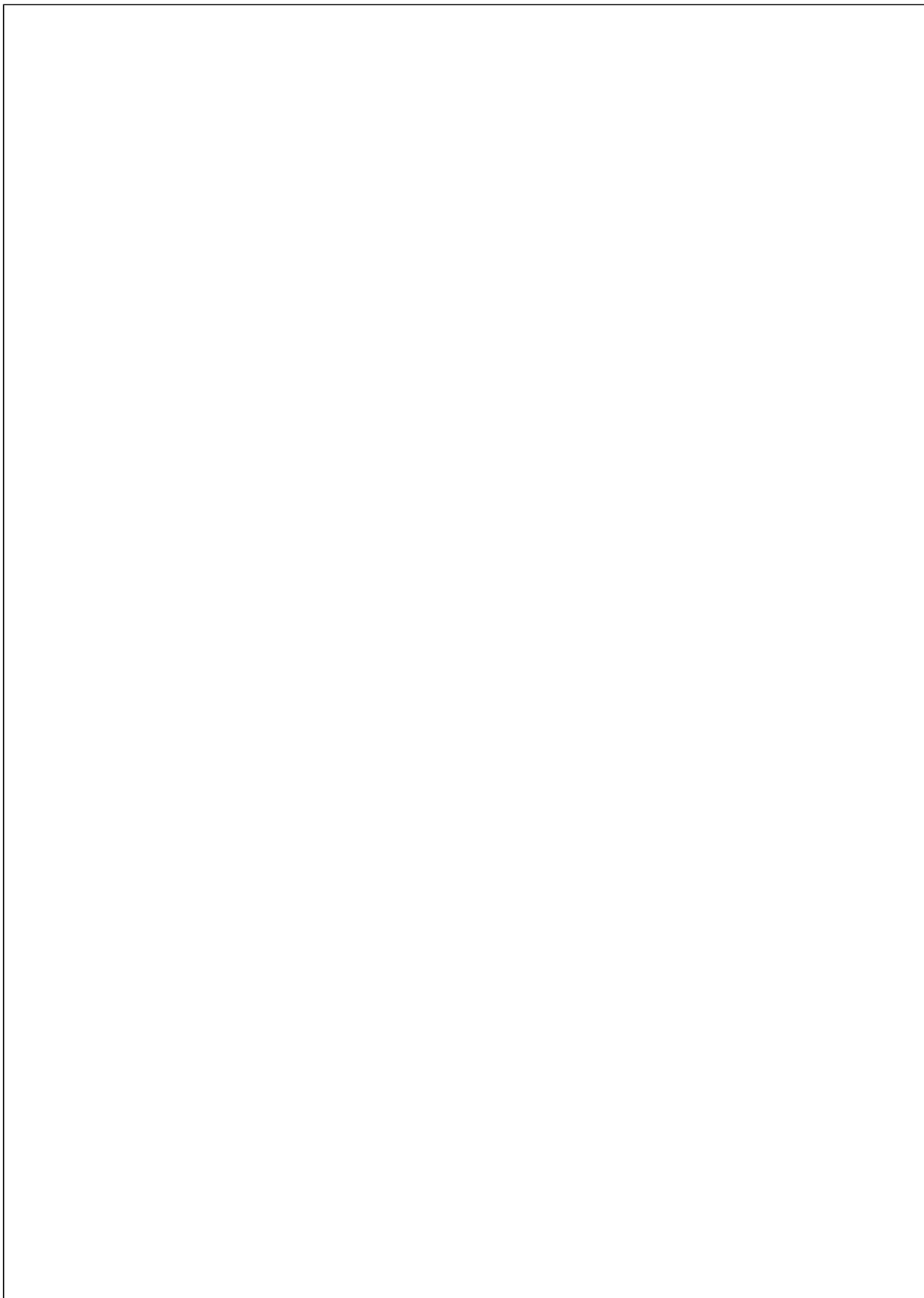


Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/archiwum/209769,Malgorzata-Sokolowska-Gdynia-Eugeniusza-Kwiatkowskiego-upartego-wizjonera-i-geni.html>
02.03.2026, 01:19



Małgorzata Sokołowska: Gdynia Eugeniusza Kwiatkowskiego – upartego wizjonera i genialnego praktyka

Do momentu, gdy na czele Ministerstwa Przemysłu i Handlu stanął inż. Eugeniusz Kwiatkowski, istniała tylko idea-postanowienie budowy niezależnego polskiego portu, lecz nie było jej propagatora.

19.11.2025

[Eugeniusz Kwiatkowski II Rzeczpospolita \(II RP\)](#)

„Dopiero minister Kwiatkowski porwał za sobą cały naród, zdobył dla Gdyni zapal i uwagę społeczeństwa, wyjaśnił, pogłębił, a właściwie stworzył nowy światopogląd morski w Polsce”.

Tak napisał w 1935 roku inż. Napoleon Korzón, pochodzący z Homla w guberni mohylewskiej dyrektor Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego, należącego do koncernu śląskiego Robur i zarządzającego ośmioma statkami węglowymi „Roburami”. Górnośląski przemysł węglowy był święcie przekonany o słuszności poczynań ministra Kwiatkowskiego. Dzisiaj trudno nawet sobie wyobrazić rozmiar odpowiedzialności, którą wtedy, wobec rozpowszechnionego braku wiary w możliwości rozwojowe naszego eksportu węglowego i rozwoju portu gdyńskiego, przyjęli na siebie pionierzy pracy gdyńskiej, wiążąc nierozdzielnie na długie lata przyszłość eksportu z przyszłością nowego portu.

Port – pomysł szalony

Z punktu widzenia formalnoprawnego port w Gdyni powstał w 1922 r. Jego uroczyste otwarcie nastąpiło 29 kwietnia 1923 r. Ale był to ledwie załazek, drewniany Tymczasowy Port Wojenny i Schronisko dla Rybaków. Pomysł budowy wielkiego portu uniwersalnego wydawał się wielu krytykom po prostu szalony, bo nie mieliśmy ani floty handlowej i wymaganego przez nią zaplecza, ani rybołówstwa morskiego, ani okrętów wojennych, ani stoczni, ani ludzi o określonych specjalnościach.

„Rozpowszechnione było zdanie, że można wprawdzie wybudować baseny i nabrzeża, ale nie można w krótkim czasie wybudować portu. Nie wierzono w możliwość stworzenia poważniejszego obrotu portowego na odcinku morza, pozbawionego jakichkolwiek ośrodków handlu, w małym osiedlu rybackim i letniskowym, jakim wtedy była Gdynia”.

Oczywiście nie mieliśmy także pieniędzy – I wojna światowa, a następnie wojna z bolszewikami zrujnowały kraj. Ale już najbliższe lata wykazały, jak zadziwiające wyniki osiągnąć można zbiorowym wysiłkiem narodu nakierowanym na określony cel.

„Energii i nieustrudzonej pracy ministra Kwiatkowskiego zawdzięcza Gdynia to, że w tak szybkim czasie stała się potężnym portem i zajęła na Bałtyku pierwsze miejsce, tak pod względem ilości, jak i wartości obrotów portowych”.

Niemiecka wojna celna

A co mieliśmy? Wrogo do nas nastawionych sąsiadów, którzy robili co mogli, by przeszkodzić w budowie polskiego portu. Niemcy nie mieli zamiaru pogodzić się z decyzją traktatu wersalskiego w sprawie Pomorza i Śląska. Obliczyli, że na Pomorzu mają przewagę, zarówno gdy chodzi o liczbę ludności, jak i jej przygotowanie zawodowe, i zarządzili *exodus*.

„Przed wojną występowała przewaga ludności niemieckiej na Pomorzu: wynosiła ona 60 proc. ludności. W cyfrach bezwzględnych przyjmuje się, że na przyznanych Polsce terenach zamieszkiwało 418 962 Niemców, do roku 1921 opuściło teren Pomorza 243 191 osób narodowości niemieckiej. Przewaga własności niemieckiej, tj. dużej własności ziemskiej, w przemyśle, rzemiośle i handlu wynosiła 83 proc. Polacy dysponowali więc tylko 17-proc. udziałem. Szczególnie szybko opuszczali Niemcy miasta. Gwałtowny odpływ ludności niemieckiej miał być w roku 1920 naciskiem na Polskę, bowiem w cztery miesiące po wkroczeniu wojsk polskich odpływ elementu fachowego z administracji, przemysłu, handlu i rzemiosła zdawał się zagrażać całej strukturze społecznej. Niemcy liczyli na to, że wywołają w ten sposób załamanie gospodarcze. Władze polskie, ulegając naciskowi, wystąpiły z prośbą o wstrzymanie repatriacji. Prośba ta na szczęście została odrzucona, a Pomorze siłami własnymi i administracji ściągniętej z innych zaborów nie dopuściło do załamania i rozprzężenia życia społecznego”.

Podobnie było na Śląsku. Gdy Ignacy Mościcki w lipcu 1922 r. zjawił się w chorzowskiej fabryce nawozów sztucznych jako pełnomocnik rządu polskiego,

„personel techniczny, złożony z Niemców w liczbie ok. 200 osób, opuścił demonstracyjnie fabrykę. Władze niemieckie zabroniły wwozu azotniaka chorzowskiego do Rzeszy oraz tranzytu przez Niemcy, jak również powstrzymały dostawę elektrod z Raciborza. Były przekonane, że polska administracja w tych warunkach będzie niezdolna do prowadzenia przejętych zakładów. Mościcki przerzucił do Chorzowa część personelu z Chemicznego Instytutu Badawczego oraz fabryki »Azot« i problem został zażegnany, szczególnie że pozyskał na stanowisko dyrektora technicznego inżyniera Eugeniusza Kwiatkowskiego. A on – jak potem wspominał Mościcki: – »Swoją współpracą tak mnie odciążył, że już po niedługim czasie mogłem swoje zajęcia dzielić po połowie między Chorzowem a Politechniką Lwowską«”.

Kwiatkowski zaś pisał:

„Rolnictwo polskie przyjęło życzliwie nowe nawozy azotowe, a od 1924 roku Zakłady Chorzowskie znalazły się w rządzie najrentowniejszych przedsięwzięć gospodarczych państwa. Z Bytomia zaś poczęli teraz zgłaszać się pojedynczo technicy niemieccy z propozycją powrotu na dawne stanowiska w fabryce. Nie byli jednak już potrzebni i nie zostali zaangażowani przez zarząd polski”.

W 1925 r. Niemcy rozpoczęli tzw. wojnę celną, a jednym z posunięć, jakie zastosowała Rzesza, było równoczesne wypowiedzenie narzuconej jej przez traktat wersalski tzw. konwencji genewskiej, zobowiązującej Niemcy do odbioru z obszarów przywróconych Polsce ustalonych kwot tranzytowych, w tym przede wszystkim węgla.

Tekst pochodzi z numeru [11/2024 „Biuletynu IPN”](#)

► [Czytaj więcej na portalu przystanekhistoria.pl](#)

[Poprzedni Strona](#)

[Następny Strona](#)

II Rzeczpospolita

Artykuł