

MARIAN MAREK DROZDOWSKI  
„EUGENIUSZ KWIATKOWSKI O SZCZECINIE  
I POMORZU ZACHODNIM”

Eugeniusz Kwiatkowski (1888–1974), twórca nowoczesnej polityki morskiej II Rzeczypospolitej, przed wojną, w latach 1926–1930 i 1935–1939, kiedy miał istotny wpływ na polską politykę gospodarczą, w Szczecinie widział przede wszystkim konkurenta dla portów polskiego obszaru celnego (Gdańsk, Gdynia), a w Pomorzu Zachodnim obszar eksploatacji taniej polskiej siły roboczej z miejscowych majątków ziemskich.

Przez atrakcyjną politykę taryfową starał się skutecznie ułatwić, głównie Gdyni, konkurencję ze Szczecinem i bronić interesów polskich sezonowych robotników wyjeżdżających do Niemiec, w tym na Pomorze Zachodnie.

Wychowankowie Kwiatkowskiego i jego współpracownicy na emigracji francuskiej i angielskiej starali się w czasie II wojny światowej opracować nowe zasady polityki polskiej wobec Szczecina i Pomorza Zachodniego.

Już w listopadzie 1943 r. zastępca Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej kmdr Karol Kortytowski opracował wszechstronny memoriał podkreślający konieczność odzyskania dla Polski Szczecina wraz z Zalewem Szczecińskim. Memoriał ten wydał w postaci studium pt. *Potrzeba polityczno-militarna Szczecina* (London 1943).

O konieczności przynależności Szczecina i Pomorza Zachodniego do III Rzeczypospolitej pisali także inni eksperci problematyki morskiej pracujący w wojennym Londynie: Zbigniew Derdziński, autor artykułów *Szczecin i Odra* („Biuletin of Association of Polish Technicians in Great Britain” 1942, Nr 5) i studium *Port w Szczecinie* (London 1943) i Henryk Herbich *Droga wodna Wisła–Odra–Dunaj–Morze Czarne na tle gospodarki wodnej w państwach naddunajskich*, (Edinburgh 1942) i *Kanał Odra–Prosna–Warta* (Edinburgh 1943).

Swoistego rodzaju kontynuacją morskiego programu Kwiatkowskiego były prace Andrzeja Cienciąły: *Rola Polski w zagadnieniach morskich Europy Środkowo-Wschodniej* (London 1942) i *Właściwy dostęp do morza Europy Środkowo-Wschodniej* („The Polish Economist” 1943, Nr 7).

Twórca koncepcji Unii Europy Środkowo-Wschodniej w latach II wojny światowej Rowmund Piłsudski w artykule *Rozbudowa floty handlowej centralnym zagadnieniem polityki gospodarczej* („The Polish Economist” 1943, Nr 5) zwracał uwagę na to, że w powojennej Europie flota polska powinna integrować gospodarczo cały rejon środkowo-wschodni europejskiego kontynentu.

W wojennej Warszawie, w której działał tajny Uniwersytet Ziem Zachodnich, z inicjatywy jego rektora prof. Władysława Kowalenki powołano tajny Instytut Morski, który zajmował się problematyką Szczecina i Pomorza Zachodniego.

W prasie powstańczej o konieczności przejęcia Szczecina i Pomorza Zachodniego przez powojenną Polskę pisały organy Stronnictwa Pracy („Barykada Powiśla”), Stronnictwa Narodowego i Obozu Narodowo Radykalnego („Walka”) i Stronnictwa Ludowego („Żywią i bronią”).

Audycje powstańczego „Polskiego Radia” redagowane przez Zbyszka Bednorza i Edmunda Osmańczyka adresowane były m.in. do Polaków zamieszkujących lub przebywających na Pomorzu Zachodnim. Przed wybuchem Powstania w 1944 r. Biuro Ziem Zachodnich wydawało własny biuletyn akcentujący konieczność przejęcia przez Polskę Szczecina.

Okręg Pomorza Armii Krajowej wydawał w 1944 r. swój konspiracyjny organ „Strażnica Bałtyku” podejmujący problematykę Pomorza Zachodniego. Sprawą tą zajmował się także Wydział Marynarki Wojennej KG AK, rozwiązany 2 października 1944 r.

Stawiam pytanie, czy nasz Uniwersytet Szczeciński i nasze szczecińskie wydawnictwa nie powinny przypominać tego, że zwolennicy Rządu Polskiego w Londynie i Polskiego Państwa Podziemnego walczyli o polski Szczecin i polskie Pomorze Zachodnie. W obu tych strukturach pracowali ludzie wychowani przez Eugeniusza Kwiatkowskiego.

Z myślą o powojennej obsłudze portów Pomorza Gdańskiego i Zachodniego w Londynie pod kierownictwem prof. Stanisława Darowskiego zorganizowano w 1943 r. roczny kurs pod nazwą Szkoły Handlu Zagranicznego i Administracji Portowej.

Bard legionowy kpt. Adam Kowalski, twórca m.in. popularnych pieśni *Morze nasze morze*, *Ręce matczyne*, skomponował na emigracji w 1944 r. nową mor-

ską pieśń *Na morze – pieśń marynarzy*, która opiewała obecność Polski nad Bałtykiem od Kłajpedy, Królewca po Szczecin. Ostania strofa tej pieśni brzmiała:

Za morzem, za morzem  
 Uściśniemy swoich znów,  
 Za morzem, za morzem,  
 Zatkną róże nam do luf.  
 Uczcim Hel i Westerplatte  
 Ucałujem polski brzeg  
 Od Kłajpedy do Szczecina.  
 Nasz już, nasz, po wieków wiek.

To były marzenia polskich marynarzy w 1944 i 1945 r., z których tylko część powróciła do kraju. Większość oficerów marynarki wojennej i handlowej i personelu administracji portowej została na emigracji. Była to wielka strata dla polskiej gospodarki narodowej.

Jako realiści zdajemy sobie sprawę, że o polskiej obecności na tej ziemi zadecydowały zwycięstwa Armii Czerwonej, sowiecka myśl polityczna, która w zachodniej granicy powojennej Polski widziała przede wszystkim granicę swoich wpływów politycznych.

Popierająca od 1943 r. linię Odry i Nysy Łużyckiej ze Szczecinem po stronie Polski myśl polityczna PPR i Związku Patriotów Polskich miała największą szansę realizacji w Europie 1945 roku. W strukturach PKWN rzecznikiem szybkiego przejścia i zagospodarowania Pomorza Zachodniego był minister odbudowy, wiceprezes Ligi Morskiej prof. Michał Kaczorowski, były kierownik Biura Ekonomicznego Ministerstwa Skarbu, a zarazem przyjaciel E. Kwiatkowskiego.

25 kwietnia dywizje Armii Czerwonej zajęły Szczecin, a 30 kwietnia o godzinie 8.15 wciągnięto flagę polską na gmach Urzędu Pełnomocnika Rządu RP. Prezydentem miasta mianowano Piotra Zarembę, zasłużonego urbanistę, brata znakomitego historyka emigracyjnego Pawła Zaremby, działacza emigracyjnego Stronnictwa Ludowego.

Pytanie, dlaczego strona sowiecka stosunkowo późno ostatecznie zgodziła się na trwałą obecność Polski w Szczecinie?

Myślę, że zadecydowały o tym oczekiwania na wyniki konferencji poczdamskiej, a przede wszystkim chęć wykorzystania prowizorium szczecińskiego na demontaż szczecińskich fabryk przez wyspecjalizowane sowieckie oddziały saperkie.

Jak wiemy, po kilkakrotnej zmianie decyzji przez władze sowieckie, dopiero 5 lipca 1945 r. władze polskie z prezydentem Zarembą na czele definitywnie przejęły Szczecin bez portu.

Kwiatkowski wrócił do kraju w połowie lipca 1945 r. na zaproszenie Tymczasowego Rządu RP. Bardzo szybko przystąpił on do opracowania planu odbudowy i zagospodarowania województw nadmorskich, w tym Pomorza Zachodniego. W raporcie z 10 sierpnia 1945 r. przedstawił wojenne straty poniesione przez gospodarkę narodową na Wybrzeżu. Podkreślił on m.in. to, że znaczną część pozostałych po wojnie urządzeń portowych i przemysłowych wywiozły wojska sowieckie jako poniemiecką zdobycz wojenną. Część majątku pozostawionego na tzw. Ziemiach Odzyskanych zrabowali spekulanci i zwykli złodzieje, ze względu na słabość władz administracyjnych, które tego majątku nie zdołały zabezpieczyć.

Jako priorytetowe zadanie traktował on odbudowę portu szczecińskiego dla obsługi eksportu węgla i importu szwedzkiej rudy oraz przejęcia darów UNRRA. Chcąc przyspieszyć proces odbudowy portów, sugerował on samodzielność finansową portów i ich wydzielenie z administracyjnego budżetu państwowego oraz udział firm zagranicznych w procesie odbudowy. Sugerował także większe zaangażowanie Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej na rzecz przyspieszenia ewakuacji wojsk sowieckich z miast portowych, szczególnie Szczecina. Sugerował także pilną potrzebę rozbudowy własnej floty handlowej i uruchomienie przez nią linii regularnych.

W dziedzinie rybołówstwa postulował przede wszystkim rozpoczęcie połowów na Morzu Północnym. Postulował także przekopanie Mierzei Wiślanej w okolicach Malborka, dające proste i bezpośrednie wyjście na Bałtyk z Elbląga, co ożywiłoby małe porty rybackie Zalewu Wiślanego.

Na pierwszym miejscu wśród zagadnień gospodarczych Kwiatkowski stawił usprawnienie komunikacji kolejowej i drogowej z miastami portowymi.

W zakresie polityki oświatowo-kulturalnej postulował m.in. powołanie w Szczecinie Szkoły Morsko-Nawigacyjnej oraz wyższego seminarium nauczycielskiego.

Sugerował także szybką rozbudowę bazy turystycznej w Szczecinie i w innych miastach portowych oraz zorganizowanie w Szczecinie, Gdańsku i Gdyni międzynarodowych targów morskich. Przypominam, że były to postulaty Kwiatkowskiego z sierpnia 1945 r.

21 października 1945 r. Kwiatkowski wygłosił na posiedzeniu Komisji Morskiej Krajowej Rady Narodowej, namiastki mianowanego parlamentu, przemówienie programowe pt. *O przyszłość Polski nad morzem*.

Wyrażał w nim nadzieję, że wkrótce strona polska przejmie od władz sowieckich cały port szczeciński, co umożliwi przystąpienie do usuwania przeszkód nawigacyjnych na Odrze i w Kanale Śląskim. Był on zwolennikiem przyłączenia do Polski całej wyspy Uznam, co dałoby Polsce możliwość kontrolowania Zalewu Szczecińskiego.

Do rodaków przygnębionych utratą Kresów Wschodnich, przeżywających boleśnie skutki II wojny światowej, w tym komunistyczne represje, Kwiatkowski apelował: „Możemy w wyniku uporczywej, ale zorganizowanej pracy, świadomej celu, wyprzeć doszczętnie nędzę z chat chłopskich i monsard robotniczych. Możemy podwyższyć poważnie dobrobyt społeczny. Możemy przekształcić nasz lądowy zaścianek, myśli, przesądów, działań i organizacji, na kraj morski, nowoczesny, zachodnioeuropejski, dumny z wyników własnej pracy, żyjący w atmosferze prawdziwej demokracji, fundujący swe działania na podstawie prawa powszechnego, szanujący człowieka i rezultat jego uczciwej pracy” (E. Kwiatkowski, *Pisma o Rzeczypospolitej Morskiej*, Szczecin 1985, s. 149). Minęło 60 lat od wyrażonej nadziei Kwiatkowskiego, czekającej ciągle na spełnienie.

W nowym studium z 1945 r. *Budujemy nową Polskę nad Bałtykiem*, Kwiatkowski, wskazując na historyczne błędy polityki polskiej wobec Pomorza i Śląska, które doprowadziły do utraty w ciągu wieków 200 tys. km kwadratowych, podkreślał: „Polska w nowych granicach ma szansę stać się państwem morskim, pod warunkiem szybkiego uprzemysłowienia i wykorzystania możliwości wszystkich sektorów gospodarczych, w tym sektora prywatnego, jako odczynnika przeciwko zbyt jaskrawym tendencjom zbiurokratyzowania naszego życia...W nowej Polsce musimy pozostać jedynymi gospodarzami wolnymi od wszelkich ingerencji zewnętrznych” (M.M. Drozdowski, E Kwiatkowski, *Rzeszów* 2005, s. 295).

Kwiatkowski, w cytowanym studium, przypominał, że Szczecin w granicach III Rzeszy nie odgrywał w handlu światowym poważniejszej roli. Dopiero pod koniec lat 30. zakończono regulację Odry. W obsłudze Śląska grał on nieznaną rolę. Ekspansja eksportowo-importowa Czechosłowacji wyzyskując niemiecką politykę taryfową, była nastawiona głównie na Hamburg. Szczecin w tym czasie nie posiadał na ogół regularnych linii dalekobieżnych. W granicach powojennej Polski ma on szansę stać się portem I klasy o znaczeniu międzynarodowym, pod warunkiem rozbudowy połączeń komunikacyjnych z resztą kraju, i uczynienia z niego wielkiego centrum naukowo-kulturalno-oświatowego.

W wielkim programie morskim sformułowanym pod koniec 1945 r. Kwiatkowski sugerował realizację dawnych planów budowy nowego kanału na zachód od Koźła łączącego Odrę przez Racibórz i Morawską Ostrawę z Dunajem. Dzisiaj w okresie kryzysu naftowego wykorzystanie tej taniej drogi wodnej nabiera nowego uzasadnienia.

13 listopada 1945 r. Kwiatkowski zorganizował pierwszą konferencję wewnętrzną kierowaną przez siebie Delegatury do spraw Wybrzeża.

Pierwszy plan odbudowy dla zachodniego Wybrzeża zamykał się sumą 450 mln złotych. Z jego kredytów prezydent Zaremba odbudowywał szczeecińskie urzędnictwa komunalne. W początkach grudnia 1945 r. zaprosił on Kwiatkowskiego do odwiedzenia Szczecina. Przemawiał tutaj na wiecu, entuzjastycznie witany przez pierwszych polskich mieszkańców miasta. Odwiedził Urząd Repatriacyjny, Zarząd Miasta i udzielił wywiadu szczecińskiej rozgłośni radiowej.

Po zdobyciu wielu informacji sprawy Szczecina i Pomorza Zachodniego przedstawił Ministrowi Skarbu Konstantemu Dąbrowskiemu i dyrektorowi Departamentu Budżetu Aleksandrowi Ivance. W rozmowie z Bolesławem Bierutem prezydentem KRN, dnia 17 grudnia 1945 r. przedstawił trudne problemy odbudowy Szczecina i Pomorza Zachodniego w warunkach nieuregulowanych działań komendantur sowieckich.

18 grudnia tegoż roku w rozmowie z premierem Edwardem Osóbką-Morawskim, prezesem Centralnego Urzędu Planowania, Czesławem Bobrowskim i członkami Prezydium KRN uzyskał akceptację na utworzenie Szczecińskiego Oddziału Delegatury Rządu do spraw Wybrzeża, która rozpoczęła działalność 10 lutego 1946 r. Na czele szczecińskiego Oddziału Delegatury stanął kpt. marynarki Kazimierz Bartoszyński. Kwiatkowski tak sformułował zadania Oddziału:

- a. ścisłe współdziałanie w akcji odbudowy miasta Szczecina;
- b. współudział w akcji przejmowania portu, urządzeń portowych, przemysłu i taboru pływającego;
- c. gromadzenie wszystkich materiałów dotyczących wykorzystania drogi wodnej Odry;
- d. wnioskowanie za pośrednictwem Delegatury do władz i instytucji centralnych co do wykorzystania portu szczecińskiego;
- e. współudział w akcji usuwania Niemców z Pomorza Zachodniego i pilnowanie akcji osiedleńczej polskiej (Kwiatkowski, s. 303).

Po interwencjach Kwiatkowskiego 27 lutego 1946 r. władze sowieckie zgodziły się na przekazanie zarządu i eksploatacji terenu portowego Dolnej Odry, tj. pasa nabrzeża lewego dolnej Odry na północ od portu i miasta na odległość 4 km w polskie ręce.

Znajdowały się tu cementownia, olejarnia i silos „Baltic-Werft” – wszystko w stanie zupełnego zniszczenia. Kwiatkowski niezwłocznie wysłał do Szczecina specjalną komisję mającą przygotować założenia adaptacji i odbudowy przyjętych od władz sowieckich obiektów.

Wkrótce przedstawił on Bierutowi trudności wynikające ze współpracy z władzami sowieckimi w Szczecinie i na Pomorzu Zachodnim, przypomniał deficyt produkcji energii elektrycznej, masowe kradzieże darów UNRRA i koncepcje powołania Związku Gospodarczego Miast Morskich. Sprawy te omawiał także z wpływowymi ministrami. Zawsze mógł liczyć na ministra Kaczorowskiego i innych ministrów i członków PPS, którzy jeszcze wtedy zwalczali monopol PPR na władzę polityczną.

12 marca 1946 r. na konferencji wewnętrznej Delegatury, podkreślał: „Szczególne znaczenie posiada w chwili obecnej sprawa Szczecina i Odry, zarówno pod względem politycznym, jak i gospodarczym. Na przejętych obiektach ma być niezwłocznie podjęta praca. Rozmiar prac, sprawa dyspozycji terenami, organizacja władz lokalnych [Szczecina] będzie załatwiona przez Komisję Międzyministerialną. Skład dyr. Jerzy Michałowski, z GUM-u, przedstawiciel CUP, przedstawiciel Ministerstwa Przemysłu, wojewoda szczeciński Leonard Borkiewicz, kpt. Kazimierz Bartoszyński. Kontakt z dyrektorem kolei w Szczecinie. W razie braku kredytów wstępnie, tj w marcu akcje finansuje Delegatura” (Tamże, s. 305–306).

W marcu 1946 r. Kwiatkowski powierzył Witoldowi Bublewskiemu, wybitnemu instruktorowi ZHP oraz Ligi Morskiej, szefowi „Alfy” Wydziału Marynarki Wojennej KG AK kierowanie Delegaturą Wybrzeża Zachodniego.

W dniach 18–19 marca tegoż roku Kwiatkowski przebywając w Szczecinie, nadzorował m.in. pracę miejscowego Oddziału Delegatury. Zaopiniował plan odbudowy i uporządkowania Szczecina i zwiedził szczeciński port. 29 marca zaprosił do siedziby Delegatury Komitet Organizacyjny Związku Gospodarczego Miast Morskich, w tym prezydenta Szczecina.

W kwietniu tegoż roku w artykule *Człowiek i gospodarstwo w nowej Polsce*, opublikowanym na łamach „Problemów” (1946, Nr 4–6) ponownie bronił koncepcji budowy Kanału Południowego dla połączenia Odry z Dunajem.

W dniach 12–14 kwietnia 1946 r. brał on udział w obchodach pierwszej rocznicy odzyskania Szczecina. Wcześniej, 7 kwietnia wpłynął do portu szcze-

cińskiego statek z 380 żołnierzami dywizji pancernej gen. Stanisława Maczka, którzy entuzjastycznie powitani przez ludność polską Szczecina, przemaszerowali wśród oklasków w zwartym szyku ulicami miasta.

13 kwietnia podczas uroczystości organizowanych pod hasłem „Trzymamy straż nad Bałtykiem” przybiły do Szczecina pierwsze polskie okręty. Na Wałach Chrobrego Szczecinianie entuzjastycznie witali w tym dniu Kwiatkowskiego.

17 kwietnia tegoż roku Piotr Zaremba pisał do niego: „Dni Szczecina skończyły się – ale obecnie dopiero zaczyna się nowa era dla tego miasta, które wchodzi istotnie w orbitę naszej polityki morskiej, przez Pana Ministra kierowanej” (Tamże, s. 309).

W drugiej dekadzie czerwca liczba mieszkańców miasta wynosiła już 80 tys. podczas gdy 1 stycznia tegoż roku było ich 22 tys. Bardzo szybko powstawały nowe firmy przemysłowe i handlowe, którymi opiekowała się Szczecińska Izba Przemysłowo-Handlowa. 1 września 1946 r. władze polskie przejęły od władz sowieckich zdewastowaną stocznnię „Oder-Werft” oraz zakłady byłej marynarki niemieckiej.

7 września utworzono Szczeciński Kapitanat Portu i powstał samodzielny Szczeciński Urząd Morski. Wkrótce władze polskie przejęły od władz sowieckich rejon Polic łącznie z terenami kompletnie zrujnowanej byłej fabryki benzyny syntetycznej, a 5 listopada Szczeciński Urząd Morski objął służbę pilotową w porcie szczecińskim oraz na nabrzeżu Władysława IV w Świnoujściu.

Świętem dla naukowego środowiska Szczecina było otwarcie z inicjatywy Kwiatkowskiego 20 listopada 1946 r. filii poznańskiej Akademii Handlowej. Wśród profesorów tej uczelni było wielu przedwojennych współpracowników Kwiatkowskiego, a wśród studentów wielu byłych żołnierzy AK ukrywających się przed poszukiwaniami UB i byłych żołnierzy frontowych I i II Armii Wojska Polskiego.

W tym czasie w Nowym Warpnie uruchomiono warsztaty szkutnicze, przekształcone później w Szczecińską Stocznnię Jachtową im. Leonida Teligi.

W maju, czerwcu i lipcu Kwiatkowski ponownie z Bierutem, Osóbką-Morawskim, Kaczorowskim, Bobrowskim omawiał rosnące potrzeby Szczecina i Pomorza Zachodniego.

W referacie *Wczoraj, dziś i jutro Polski na morzu*, wygłoszonym 12 lipca 1946 r. na I Zjeździe Związku Gospodarczego Miast Morskich w sali Ratusza Gdańskiego, mówiąc o Szczecinie, zaznaczył: „W tym roku nadchodzi okres regeneracji Szczecina. Oczy całej Polski zwrócone są obecnie na to miasto i ten port. Nowa Polska podejmie wszelki trud, wszelkie wysiłki, by Szczecin zrepolonizowany aż do najgłębszych fundamentów społecznych, uwolniony



od wrogich elementów napływającego prusactwa, wszedł w orbitę pracy dla gospodarstwa polskiego, a następnie, by doszedł do pełni rozwoju swoich sił służąc swą pracą, swą organizacją, swymi urzędami, swą magistralą odrzańską, nie tylko Polsce, ale tym narodom europejskim, które z tej współpracy gospodarczej dla swego tranzytu zechcą korzystać” (*Pisma o Rzeczypospolitej Morskiej*, s. 175–176).

Prezesem Rady Związku został poseł Adolf Riedel, przewodniczący Komisji Morskiej KRN, a trzecim wiceprezesem prezydent Szczecina Piotr Zaremba.

W sierpniu 1946 r. Kwiatkowski na łamach „Myśli Współczesnej” opublikował artykuł *Nasze wybrzeże morskie*, w którym przewidywał wielką karierę dla portu szczecińskiego, m.in. w związku z sukcesywnym przejmowaniem od władz sowieckich poszczególnych obiektów portowych, znacznym wzrostem liczby ludności w mieście i powstaniem Polskiej Żeglugi na Odrze.

Po oświadczeniu amerykańskiego sekretarza stanu Byrnesa z 6 września 1946 r., w którym zakwestionował on polską granicę zachodnią na Odrze i Nysie Łużyckiej, Kwiatkowski na konferencji w Delegaturze podkreślił 13 września: „Granica ta posiada fundamentalne znaczenie dla bytu państwa i narodu polskiego. Istota sprawy sprowadza się do tego, czy ziemie te, a w szczególności ośrodki nadmorskie, zaczną się żywiłowo dźwigać z ruiny gospodarczej w ramach naszego władania” (Kwiatkowski, s. 314).

Podobnie myśleli prawie wszyscy przywódcy polskiej emigracji politycznej na czele z prezydentem Władysławem Raczkiewiczem i byłym Naczelnym Wodzem Polskich Sił Zbrojnych gen. Kazimierzem Sosnkowskim.

W odpowiedzi Byrnesowi i rewizjonistom niemieckim przezeń zaktywizowanym, Kwiatkowski w studium *Bałtyckie porty nowej Polski* odpowiadał: „Zrujnowany i opuszczony Szczecin, niezależnie od naszych praw historycznych, jest odszkodowaniem Polski za zrujnowany port gdański, za zburzony Gdańsk, tak samo jak granica na Odrze i Nysie Łużyckiej jest wyrównaniem za zburzoną i spaloną Warszawę, za rozkradzione fabryki, koleje, biblioteki, muzea, za skradziony dorobek domowy milionowych rzesz ludzkich, za wysiedlenie setek tysięcy naszych braci i naszych dzieci...Toteż Szczecin już dziś stanowi i stanowić będzie na przyszłość nieodłączną część ojczyzny dwudziestopięciomilionowego narodu polskiego” (Tamże, s. 315).

W cytowanym wystąpieniu jego autor postulował budowę kanału spławnego łączącego Śląsk przez Prosnę i Bydgoszcz z morzem. Taka oś objęta ramionami uregulowanej Odry i uregulowanej w przyszłości Wisły tworzyłaby z Polski wyraźną i odrębną indywidualność gospodarczą.

Zaskoczeniem dla wielu rodaków było wystąpienie bezpartyjnego Kwiatkowskiego 4 stycznia 1947 r. na wiecu wyborczym PPS z udziałem 20 tys. uczestników w hali Stoczni nr 2 w Gdańsku. Startował on z sukcesem w wyborach do Sejmu Ustawodawczego z listy bezpartyjnych przyjaciół PPS.

Przypomniął on w swym przemówieniu wiecowym wkład PPS do polskiej kultury politycznej: jawność działań politycznych, poszanowanie przekonań w słowie i piśmie, obronę powszechności i tajności wyborów, walkę z niesprawiedliwością społeczną. Dla niego PPS reprezentowała wartości brutalnie deptane w czasie czerwcowego referendum 1946 r. i styczniowych wyborów 1947 r. Potępiając walki bratobójcze, domagał się od UB respektowania praw obywatelskich. Jako kluczowe zadanie dla Sejmu Ustawodawczego wybranego 19 stycznia 1947 r. traktował: zwanie traktatu pokojowego z Niemcami, ratyfikację nowych granic Rzeczypospolitej, przyjęcie nowej konstytucji gwarantującej wolności obywatelskie, zatwierdzenie planu inwestycyjnego i programu zagospodarowania Ziemi Odzyskanych, unormowanie warunków życia ludzi pracy.

W konsultacji z Kwiatkowskim Czesław Bobrowski, prezes CUP-u zorganizował 5–6 stycznia 1947 r. w Gdańsku Zjazd Wybrzeża poświęcony przygotowaniu 3-letniego planu odbudowy gospodarki narodowej, w tym gospodarki morskiej.

Kwiatkowski w przygotowanym przez Delegaturę projekcie przewidywał:

- a. udział wszystkich sektorów gospodarczych w odbudowie i rozwoju gospodarki morskiej;
- b. rozbudowę sieci komunikacyjnej zaplecza portów: Szczecina, Gdańska i Gdyni;
- c. budowę wielkich magistrali tranzytowych pomiędzy wybrzeżem polskim a krajami sąsiedzkimi.

Za najważniejsze zadanie dla polityki morskiej państwa w 1947 r. uznawał:

- a. rozbudowę własnej floty handlowej w oparciu o twórczą pracę własnych stoczni;
- b. uruchomienie wszelkich możliwych elementów żeglugi przybrzeżnej;
- c. stworzenie warunków remontowych dla statków we wszystkich głównych portach polskich;
- d. uruchomienie w głównych centrach zainteresowań morskich i gospodarczych za granicą stałych przedstawicieli kolejowo-portowych” (Kwiatkowski, s. 318).

Po brutalnej serii aresztowań, poprzedzającej wybory sejmowe, i sfalszowaniu wyników wyborów Kwiatkowski jako poseł był posłem niemy. Zamknięto mu przede wszystkim drogę do Komisji Morskiej.

Atak zimy w początkach 1947 r., unieruchomienie portów morskich, przedłużający się okres bezrobocia dokerów komuniści, szczególnie gdańscy, wykorzystali na atak na Delegaturę i Kwiatkowskiego. Denerwowała ich popularność Kwiatkowskiego wśród studentów i harcerzy, a także działaczy Ligi Morskiej, która w dniach 1–2 lutego miała swój Zjazd. Kulminacyjnym punktem Zjazdu był referat Kwiatkowskiego o zadaniach polskiej polityki morskiej.

W kwietniu 1947 r. Władysław Gomułka, Minister Ziem Odzyskanych zalecił organizacjom samorządowym wstrzymać się w pracach Związku Gospodarczego Miast Morskich, widząc w nim niebezpieczna dla komunistów inicjatywę społeczną, budującą przede wszystkim autorytet Kwiatkowskiego. Wkrótce na plenum KW PPR w Gdańsku 17–18 maja 1947 r. ostro krytykowano Delegaturę za działania sprzeczne ze strategią partii, za preferowanie udziału kapitału prywatnego i zagranicznego w odbudowie kraju, za politykę personalną w Delegaturze.

Po czerwcowych rozmowach z Bierutem i Jędrzychowskim Kwiatkowski zorientował się, że dalsze trwanie Delegatury stoi pod znakiem zapytania.

W czasie trwania tych trudnych rozmów poruszył on problem odbudowy portu szczecińskiego, przedstawiając Bierutowi niemieckie plany jego rozbudowy.

Sukcesem Kwiatkowskiego była podpisana 4 lipca 1947 r. konwencja komunikacyjna polsko-czechosłowacka, która przewidywała utworzenie w porcie szczecińskim autonomicznego rejonu przeładunkowego dla towarów czechosłowackich na półwyspie Ewa.

Nowy Minister Żeglugi Adam Rapacki zażądał od Kwiatkowskiego zamknięcie w 1947 r. ekspozytury Delegatury w Szczecinie, której funkcje, z inicjatywy Gomułki, przejęła Komisja Aktywizacji Rejonu Szczecińskiego pod przewodnictwem wiceministra żeglugi Kazimierza Petrusewicza. 10 września 1947 r. powołano pełnomocnika do spraw rozbudowy i zagospodarowania portu szczecińskiego, inż. Władysława Szwedrowicza.

Gabinet Józefa Cyrankiewicza 17 września tegoż roku podpisał w Warszawie polsko-sowieckie porozumienie w sprawie przejęcia portu szczecińskiego bez konsultacji z Kwiatkowskim. Na mocy tego porozumienia niektóre sektory portu szczecińskiego zostały oddane do dyspozycji Armii Czerwonej na prawach bezpłatnej dzierżawy do 1955 r.

Gomułka całkowicie zignorował obecność Kwiatkowskiego na Zjeździe Przemysłowym Ziemi Odzyskanych zorganizowanym w Szczecinie 7–9 września 1947 r. Na Zjeździe tym zapowiedziano koncentrację inwestycji państwowych w porcie szczecińskim, na Pomorzu Zachodnim i Wschodnim, na Warmii i Mazurach.

Delegatura Kwiatkowskiego pod koniec funkcjonowania doprowadziła do utworzenia 25 września Stoczni Szczecińskiej i rozpoczęcia zajęć 5 listopada tegoż roku w Państwowej Szkole Morskiej w Szczecinie pod dyrekcją kpt. Konstantego Maciejewicza. Delegatura starała się by port szczeciński w 1949 r. mógł w eksporcie obsłużyć 5,5 mln ton, głównie węgla, i 1 mln ton rudy w imporcie.

Nie zapominali o twórczej roli Kwiatkowskiego socjaliści. 5–6 listopada CUP (Bobrowski) zorganizował Konferencję Morską z jego referatem *Powiązania funkcjonalne w polityce gospodarczego planowania na Wybrzeżu*. Mówiąc o roli portu szczecińskiego w powojennej Polsce Kwiatkowski, podkreślił: „W porcie szczecińskim, powiązany z uregulowaną Odrą, zyskujemy zupełnie pierwszorzędny instrument, doskonale na zachód wysunięty bastion naszej pracy na morzu. Jest on jako port znacznie mniej zdewastowany przez wojnę niż np. port gdyński. Posiada on bardzo dogodne położenie geograficzne i wprost nieograniczone możliwości dalszego rozwoju. Ma on także wyraźne, tak naturalne powiązanie z polskim zapleczem, że pomimo okresu wojennego Niemcy natychmiast po zagarnięciu ziem staropolskich przystąpili do opracowania planów nowej i szeroko pomyślanej rozbudowy tego portu” (*Pisma o Rzeczypospolitej Morskiej*, s. 221–222).

Kwiatkowski na wspomnianym Zjeździe domagał się racjonalnego powiązania wszystkich elementów uprawy morza, przede wszystkim układu komunikacyjnego zaplecza z możliwościami przeładunkowymi i magazynowymi polskich portów.

W styczniu 1948 r. ponownie gościł w Szczecinie, żegnając się serdecznie z prezydentem Zarembą. Odwiedził następnie Kołobrzeg i Darłowo, Ustkę i Puck. Port w Darłowie, dzięki jego zabiegom, uruchomiono 2 stycznia 1948 r., a w Kołobrzegu 20 marca tegoż roku.

Po przejściu Kwiatkowskiego na przymusową emeryturę w marcu 1948 r., rozwiązano firmy prywatne pracujące w portach.

Wcześniej, w lutym 1948 r. komuniści, zwolennicy pospiesznej sowietyzacji gospodarki narodowej, w tym gospodarki morskiej, rozgromili socjalistów dominujących w CUP-ie za forsowanie wielosektorowego modelu gospodarczego.

Świat wkraczał w epokę zimnej wojny i pospiesznej militaryzacji gospodarki polskiej, całkowicie uzależnionej od decyzji Kremla. W tej epoce morskie powiązania Szczecina i innych portów polskich ze światem zachodnim ulegały poważnemu zawężeniu.

Kwiatkowski od 1948 do 1974 r. żył na przymusowej emeryturze, koncentrując się na pracach naukowych i usługowych związanych z chemią przemysłową. Ideową więź utrzymywał m.in. z Metropolitą Krakowskim Kardynałem Karolem Wojtyłą, organizatorem herbatek dla legionistów, peowiaków i akowców.

W wyniku przemian polskiego października 1956 r. środowiska naukowe i portowe Pomorza Gdańskiego i Szczecińskiego zażądały bezskutecznie powrotu Kwiatkowskiego do polityki morskiej. On, nie wierząc w trwałość przemian popaździernikowych, stał się krytycznym recenzentem polityki morskiej lat 1949–1955.

W liście z 6 maja 1957 r. do redaktora naczelnego „Techniki i Gospodarki Morskiej” ujawnił wielce negatywny bilans uprawy morza w PRL w latach stalinowskich związany m.in. ze spadkiem udziału bandery polskiej w obsłudze zamorskiej wymiany towarowej, z rozbudową aparatu biurokratycznego, bezrobociem oficerów, marynarzy – absolwentów szkół morskich, zaniedbaniem budowy portowych chłodni, przetwórn i magazynów. Ostro zaatakował koła rządowe za dopuszczenie do dekapitalizacji Odry zagrażającej przyszłości Szczecina. Odczuwał on boleśnie degradację portów polskich w stosunku do dynamicznego rozwoju portów gospodarki wolnorynkowej (Kwiatkowski, s. 352).

Z zadowoleniem przyjął on uchwały Rady Ministrów z 1957 r. o odbudowie Kołobrzegu i reaktywowaniu uzdrowiska w tym mieście i o rozbudowie Szczecina. Wiedział, że w 1958 r. szczecińscy działacze gospodarczy domagali się znacznej rozbudowy Polskiej Żeglugi Morskiej przy pomocy polskich stoczni realizujących głównie niekorzystne, pod względem ekonomicznym, zamówienia sowieckie.

W lutym 1959 r. Kwiatkowski, na prośbę rządu, recenzował *Perspektywiczny plan rozwoju portów morskich Gdańsk, Gdynia, Szczecin w latach 1961–1975*.

W recenzji pisał m.in.: „Świadomi wszelkich preferencji geograficznych Szczecina winniśmy mieć wciąż na uwadze zarówno powrotne trudności z torem wodnym od Świnoujścia do Szczecina, jak też i możliwości sezonowego unieruchomienia drogi wodnej Odry. Nie można natomiast nie podkreślić absolutnej konieczności wydajnego i nowoczesnego powiązania wszystkich naszych zespołów portowych od Elbląga po Szczecin – żeglugą kabotażową, tak

jak to ma miejsce w pokrewnych warunkach sytuacyjnych na całym świecie” (Kwiatkowski, s. 359).

Kwiatkowskiemu marzył się wielki szlak turystyczny dla turystów krajowych i zagranicznych, szlak polskich portów od Szczecina przez Świnoujście, Kołobrzeg, Darłowo, Ustkę, Łebę, Władysławowo, Gdynię, Gdańsk, Krynice Morską po Elbląg. Każdy z tych portów miał ofiarować turystyce niepowtarzalne atrakcje. Wszystkie one miały być połączone żeglugą kabotażową.

Kwiatkowski ciągle śledził w latach następnych rosnący dystans czołowych portów europejskich do portów polskich. Umiał on w sposób obiektywny dostrzec dynamizm polityki morskiej ekipy Gierka w latach 1970–1974, przede wszystkim w rozbudowie przemysłu stoczniowego i rybołówstwa oraz budowie Rafinerii Gdańskiej.

Mam obowiązek w Szczecinie, miasta moich studiów, gdzie na WSE poznałem bliskich współpracowników Kwiatkowskiego, przypomnieć, że strajkujący stoczniowcy Szczecina wysłali 17 grudnia 1970 r. do Kwiatkowskiego swoje żądania pod adresem rządu. W żądaniach tych na wstępie znalazła się deklaracja solidarności z wszystkimi strajkującymi robotnikami Wybrzeża. Szczecińscy strajkujący robotnicy grudnia 1970 r. domagali się ustąpienia dyspozycyjnej wobec partii i rządu Centralnej Rady Związków Zawodowych, uznania niezależnych, samorządnych związków zawodowych, obniżki cen na artykuły żywnościowe, ukarania winnych kryzysu gospodarczo-politycznego oraz obiektywnej informacji w mediach o sytuacji gospodarczej, społecznej i politycznej kraju (Kwiatkowski, s. 387–388).

Zasługi Eugeniusza Kwiatkowskiego dla kraju, solidarność strajkujących z nim robotników Szczecina 1970 r. uzasadnią realizację postulatu, by w Szczecinie, na eksponowanym miejscu, np. na Wałach Chrobrego w pobliżu Akademii Morskiej, stanęło popiersie Kwiatkowskiego, a jedna z auli Szczecińskiego Uniwersytetu i Szczecińskiej Akademii Morskiej nosiła jego imię.

### Źródła

*Archiwum polityczne Eugeniusza Kwiatkowskiego*, wstęp wybór i opracowanie M.M. Drozdowski przy współpracy E. Kwiatkowskiej-Obrąpalskiej, Warszawa 2002.

Eugeniusz Kwiatkowski, *Diariusz 1945–1947*, Gdańsk 1988

Tegoż, *Dziennik lipiec 1939–sierpień 1940*, opr. M.M. Drozdowski, wstęp J. Nowak-Jeziorański, 2003.

Tegoż, *Gospodarka Polski Niepodległej*, Stalowa Wola, 2003.

- Tegoż, *Pisma o Rzeczypospolitej Morskiej*, Szczecin 1985.
- Tegoż, *W takim żyliśmy świecie. Sylwetki polityków*, Kraków 1990.
- Tegoż, *Zarys dziejów gospodarczych świata. Część pierwsza*, Warszawa 1947.
- Henryk Bagiński, *Polska i Bałtyk*, Warszawa 1959.
- Bogdan Dopierała, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 1978.
- Marian Marek Drozdowski, *Eugeniusz Kwiatkowski, Człowiek i dzieło*, Kraków 1989.
- Tegoż, *Eugeniusz Kwiatkowski*, Rzeszów 2005, wyd. drugie, poprawione i rozszerzone
- Tegoż, *Eugeniusz Kwiatkowski w polskiej historiografii publicystyce historyczno-ekonomicznej*, Warszawa 1992.
- Tegoż, *Powrót Polski nad Bałtyk 1920–1945. Antologia tekstów historycznych*, Warszawa 1997.
- Janusz Zaręba, *Eugeniusz Kwiatkowski, romantyczny pragmatyk*, Warszawa 1998.
- Janusz Żarnowski, *Polska 1918–1939. Praca, technika, społeczeństwo*, Warszawa 1992.

### Summary

Eugeniusz Kwiatkowski (1888–1974) created the maritime policy of the Second Polish Republic. Before the war, in 1926–1930 and 1935–1939, he had a significant impact on the Polish economic policy. At that time, he saw Szczecin mostly as a competitor for the Polish free-trade harbour zone (Gdańsk & Gdynia) and the West Pomerania region as an exploiter of cheap Polish labour force in their local estates. The post-war boarder changes obviously changed his views. Kwiatkowski became one of the most important supporters of the reconstruction of Szczecin's harbour, connecting the city and the region to the rest of the country by building infrastructure, and establishing a genuine maritime academy. The plans drawn up in the first post-war years were in large parts abandoned. The West Pomerania region and its neighbourhood, however, remained an important part of Kwiatkowski's views on modern policies.

